CHARTE DE LA COMPAGNIE

DU

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,

AVEC LES

DOCUMENTS ET LA CORRESPONDANCE S'Y RATTACHANT.

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉS PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.

1873.

CHARTE DE LA COMPAGNIE

DU

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,

AVEC LES

DOCUMENTS ET LA CORRESPONDANCE S'Y RATTACHANT.

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉS PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.

1873.

REPONSE.

DUFFERIN.

Le Gouverneur-Général communique à la CHAMBRE DES COMMUNES copie d'une charte qu'il a accordée à un corps de capitalistes canadiens, pour la construction du chemin de fer du Pacifique, avec les documents et la correspondance se rattachant à ce sujet.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, le 13 mars 1873.

MONTRÉAL, 21 juin 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer que les directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada ont tenu une assemblée, après avis dûment donné, mercredi le 19 juin courant, à laquelle Sir Hugh Allan a été nommé président, M. Donald McInnes, vice-président, et moi-même secrétaire du bureau de direction provisoire.

J'ai aussi l'honneur de vous informer, par ordre du bureau de direction, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada désire faire un arrangement avec le gouvernement en vertu du statut concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique passé récemment, et se trouvera honoré de toute communication de la part du gouvernement à ce sujet.

J'ai l'honneur, etc.,
E. LEF. DE BELLEFEUILLE,
Secrétaire.

A l'honorable J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat, etc., etc., etc.
Ottawa.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DU CANADA,
MONTRÉAL, 3 juillet 1872.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le président et les directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, de vous informer qu'à une assemblée du bureau provisoire tenue hier, le deuxième jour de ce mois, à Montréal, sous la présidence de Sir Hugh Allan, j'ai reçu instruction d'écrire au gouvernement fédéral du Canada, pour l'informer que la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada est disposée et prête à entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, aux termes et conditions contenus dans l'acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique passé à la dernière session du Parlement du Canada.

J'ai l'honneur, etc.,
E. LEF. DE BELLEFEUILLE,
Secrétaire.

A l'honorable J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat, etc., etc., etc.,
Ottawa.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 4 juillet 1872.

MONSIEUR,—Son Excellence le gouverneur-général en conseil a pris en considération votre lettre du 21 du mois dernier, annonçant l'organisation provisoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, et exprimant le désir du bureau de la compagnie d'être informé de l'époque où le gouvernement sera prêt à entrer en négociation avec la compagnie, relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique du Canada, et j'ai reçu instruction de vous informer que le gouvernement désire que votre compagnie et la compagnie du chemin de fer interocéanique se fusionnent et n'en forment qu'une, aux termes de la dixième section de l'acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pareille information a été donnée au président de cette dernière compagnie, l'honorable D. L. Macpherson, Toronto.

J'ai, etc.,

E. PARENT,
S. S. d'E.

E. LEF. DE BELLEFEUILLE, Ecr.,
Secrétaire de la compagnie du
Pacifique du Canada, Montréal.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 5 juillet 1872.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 3 de ce mois, déclarant que la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada est disposée et prête à entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique aux termes et conditions contenus dans l'acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique passé à la dernière session du parlement du Canada.

J'ai, etc.,

E. PARENT,
S. S. d'E.

E. LEF. DE BELLEFEUILLE, Ecr.,
Secrétaire de la compagnie du chemin
de fer du Pacifique du Canada, Montréal.

BUREAU DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DU CANADA.

MONTRÉAL, 9 juillet 1872.

MONSIEUR,—Relativement à la dernière communication à vous adressée par le secrétaire de cette compagnie, annonçant qu'elle était maintenant prête à accepter le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique aux termes et conditions prescrits par l'Acte du Parlement, j'ai maintenant l'honneur de vous apprendre que si le contrat pour la construction du Pacifique est donné à cette compagnie, elle s'engagera, avec l'aide qu'elle pourra obtenir des gouvernements d'Ottawa et de Québec, ou autres secours qui pourront nous être donnés, à construire un embranchement de chemin de fer d'un point sur la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, près et au nord du lac Nipissingue jusqu'à Hull, vis-à-vis Ottawa, pour se relier en cet endroit au chemin de fer de colonisation du Nord. Cette route traversera l'Outaouais à la Rivière Profonde ou à quelqu'autre point dans la Province de Québec, en haut de l'Outaouais, aussi éloigné sur la côte nord que la nature de la région le permettra.

Cette compagnie s'engagera aussi à construire, avec l'aide qui pourra nous être accordée

par le gouvernement d'Ontario ou autres secours qui pourront nous être donnés, un autre embranchement de chemin de fer depuis le terminus du chemin de fer du Pacifique au lac Nipissingue, jusqu'à tel point de la Province d'Ontario qui le mettra en correspondance avec le réseau de chemin de fer de Toronto et autres points du pays.

J'ai, etc.,

HUGH ALLAN,
Président du Ch. de fer du Pacifique du Canada

A l'Hon. J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, 17 juillet 1872.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 9 de ce mois, relativement à une lettre du secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada du 3 du même mois, donnant avis que la compagnie était alors prête à accepter le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique et entrant dans d'autres détails sur les termes et conditions auxquels la compagnie était prête à accepter le contrat pour la construction du dit chemin de fer.

J'ai, etc.,

ET. PARENT,
S. S. d'E.

Sir HUGH ALLAN,
Président du Chemin de fer du Pacifique
du Canada, Montréal.

OTTAWA, 2 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, en réponse à votre lettre suggérant la fusion de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada et de la compagnie du chemin de fer interocéanique, que la première de ces compagnies est prête à faire cette fusion et que j'ai fait connaître cette disposition à la compagnie du chemin de fer interocéanique par l'entremise de son président provisoire, l'honorable M. Macpherson, peu après avoir reçu votre dernière lettre. J'ai de plus à dire que je n'ai pas été informé de la décision que la compagnie de l'interocéanique devait prendre en cette affaire, n'ayant reçu qu'un accusé de réception de ma lettre.

J'ai, etc.,

HUGH ALLAN, Président,
Bur. Prov. du Ch. de fer P. C.

A l'honorable Secrétaire d'Etat, etc., etc.,
Ottawa.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, 3 octobre 1872.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 2 de ce mois en réponse à la mienne du 4 juillet dernier, suggérant la fusion de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada et de la compagnie du chemin de fer interocéanique.

J'ai, etc.,

ET. PARENT,
S. S. d'E.

Sir HUGH ALLAN,
Montréal.

MONTRÉAL, 14 octobre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre un mémoire du Comité Exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, en réponse à l'exposé soumis au gouvernement par la compagnie du chemin de fer interocéanique, et je demande comme faveur qu'il soit soumis au conseil.

J'ai l'honneur d'être,
HUGH ALLAN,
Président des Directeurs provisoires.

L'HON. J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

Mémoire de la compagnie du chemim de fer du Pacifique du Canada sur l'exposé soumis au gouvernement du Canada par la compagnie du chemin de fer interocéanique.

Les soussignés, formant le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, désirent exprimer leur reconnaissance à l'honorable Conseil Privé pour la courtoisie qu'il a eue de leur communiquer un mémoire de la compagnie du chemin de fer interocéanique comportant les motifs qui ont induit cette compagnie à ne pas accepter la fusion proposée par la compagnie du Pacifique du Canada.

Et ils saisissent l'occasion qui leur est ainsi fournie pour faire quelques observations sur la teneur de ce mémoire, bien qu'ils soient convaincus qu'au point de vue des bons résulats, il serait inutile d'y répondre pleinement et en détail.

Ils voient avec regret la décision de la compagnie de l'Interocéanique, mais comme ils conçoivent qu'elle repose sur des erreurs de faits, ils espèrent qu'on la prendra peut-être de nouveau en considération.

En proposant une fusion, la compagnie du Canada obéissait à la conviction qu'une entreprise aussi vaste avait besoin de tous les éléments de force qu'elle pouvait réunir. Les membres de cette compagnie pensaient que l'aide et tous les avantages que le gouvernement est autorisé à donner, n'excéderaient pas les besoins de l'entreprise et qu'il n'y avait pas raison de chercher à amoindrir ces avantages et cette aide par la concurrence. Ils considéraient que le gouvernement avait adopté une politique sage en s'efforçant d'organiser, par une fusion, la plus forte compagnie possible, plutôt que de chercher à réaliser une économie insignifiante en mettant les deux compagnies en concurrence. Ils ont pensé que la seule ligne de conduite patriotique et inspirée par l'esprit public qu'ils avaient à suivre, consistait à satisfaire les vues du gouvernement avec franchise et de consentir à une fusion, sans essayer indûment d'en poser les conditions. Ils croyaient que les messieurs qui représentaient la compagnie de l'Interocéanique seraient disposés, comme eux-mêmes, à faire taire tout sentiment de rivalité qui pouvait exister, et à agir vigoureusement de concert avec eux dans l'intérêt de l'entreprise. Mais en même temps ils étaient, comme ils le sont aujourd'hui, prêts à se charger seuls de cette entreprise et à l'exécuter, vu qu'ils se sont déjà assurés, en communiquant avec des capitalistes anglais, que le plan sur lequel ils avaient basé leurs arrangements financiers réussirait très-probablement.

Quant aux propositions que la compagnie de l'Interocéanique cherche à établir dans la première partie de son mémoire, à savoir : que l'on devrait donner à la compagnie et l'entreprise un caractère essentiellement national et qu'elle devrait prendre les capitaux nécessaires d'abord en Canada et en second lieu chez les capitalistes anglais principalement, les soussignés y répondent tout simplement que tout argument destiné à appuyer cette proposition est superflu. Bien qu'il puisse arriver qu'on soit obligé de recourir aux capitalistes européens, en dehors de la Grande-Bretagne, personne ne contestera qu'il soit avantageux de confier la construction et l'exploitation du chemin du Pacifique à une compagnie d'origine canadienne et composée de sujets britanniques, et chacun admettra les conséquences désastreuses auxquelles on pourrait s'attendre si on mettait cette entreprise sous le contrôle de la compagnie américaine du chemin de fer du Pacifique du Nord. La compagnie du Canada a toujours partagé les opinions énoncées dans leur mémoire à ce sujet, et à preuve de ce fait, on trouvera, en consultant

le projet de charte soumis par cette compagnie à la Chambre des Communes, qu'elle proposait de ne faire entrer dans le bureau de direction que des sujets britanniques, tandis que la compagnie de l'Interocéanique, dans le projet de charte qu'elle proposait, organisait un bureau de direction dont, à la rigueur, la majorité seulement devait être composée de sujets britanniques, et ce n'est que pour se conformer au désir du gouvernement et du parlement, qui voulaient que les deux chartes fussent identiques, et après le refus de la compagnie de l'Interocéanique de ne faire entrer dans son bureau de direction absolument que des sujets britanniques, que la compagnie du Canada a pris dans la charte de la compagnie de l'Interocéanique la clause prescrivant que la majorité seulement, et non tous les membres du bureau des directeurs, fût composée de sujets britanniques. De plus, la compagnie du Canada, depuis qu'elle a sa charte, s'est activement occupée de négocier exclusivement avec des capitalistes anglais pour se procurer les fonds nécessaires à la construction du chemin, et ses négociations ont toutes les chances de succès, si on l'autorise à construire le chemin.

En présence de ces faits, il semble que l'argument par trop élaboré de la compagnie de l'Interocéanique pour démontrer qu'il est expédient de ne faire entrer dans la compagnie que des sujets canadiens et anglais, n'était pas seulement inutile et inapplicable, mais pouvait être regardé comme déplacé de la part de cette compagnie.

Cependant, la compagnie de l'Interocéanique, après avoir produit divers arguments à l'appui de ces propositions, les applique au préjudice de la compagnie du Canada.

Elle affirme qu'il est de notoriété publique que l'un des principaux membres de la compagnie du Canada et son président provisoire sont entrés en négociations avec des intéressés dans le chemin du Pacifique du Nord dans le but d'organiser une compagnie pour construire le chemin; et les membres de la compagnie de l'Interocéanique disent qu'on est encore partout sous l'impression que le projet primitif de la compagnie du Canada n'est pas changé et que la compagnie, ainsi qu'ils désignent la compagnie du Canada, est formée pour travailler de concert avec des citoyens des Etats-Unis, intéressés dans le chemin du Pacifique du Nord. Et ils déclarent que tous les membres de la compagnie de l'Interocéanique sont sous la même impression.

En réalité, c'est là le point capital sur lequel la compagnie de l'Interocéanique s'est appuyée pour s'opposer à la fusion, et comme il est facile de montrer que cette prétention est complètement dépourvue de fondement, la compagnie du Canada espère qu'une fois cette fausse impression disparue, la compagnie de l'Interocéanique adoptera une autre ligne de conduite.

Relativement à l'assertion qu' "on croit partout" que la compagnie du Canada veut encore faire une combinaison avec des capitalistes américains, il suffit de dire que ceux qui parlent de cette façon disent sans doute, la vérité quant à un petit cercle avec lequel ils sont en communication; mais la compagnie du Canada nie péremptoirement qu'en dehors de ce petit cercle même l'idée d'un pareil état de choses existe.

La compagnie du Canada sait que dans le cours de l'été de 1871, Sir Hugh Allan est entrée en négociations avec des capitalistes américains dans le but de former une compagnie pour construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique du Canada; et elle est informée par Sir Hugh Allan—et pour chasser tout doute, elle a fait une investigation complète sur les circonstances et les détails de ces démarches—que ces négociations n'ont pas eu Sir Hugh pour premier auteur, mais qu'elles ont été commencées et poursuivies par des personnes influentes en Canada, comme étant la seule combinaison qui s'offrit alors pour construire et exploiter le chemin. Mais la compagnie est convaincue que ces négociations n'ont jamais eu le caractère que leur suppose la campagnie de l'Interocéanique, et elle sait que Sir Hugh Allan n'aurait jamais consenti à s'associer avec des capitalistes étrangers dans une entreprise canadienne à laquelle il s'intéresse tant, sans avoir les plus parfaites sûretés et les meilleures garanties qu'il la contrôlerait conformément aux intérêts du Canada. D'ailleurs la discussion de ces négociations est complètement étrangère à la proposition qu'il s'agit de considérer actuellement. Ces négociations ont fini quand Sir Hugh Allan s'est engagé avec d'autres à former la compagnie du Canada et elles n'ont pas été reprises depuis.

La compagnie du Canada n'a jamais pris part à ces négociations et n'a jamais pris en considération ni accepté aucune proposition, aucune recommandation, et n'a jamais eu l'intention de demander de l'aide aux capitalistes américains ou de s'allier avec eux pour faire le chemin ou

pour exécuter aucun autre projet. Les seules négociations dans lesquelles la compagnie est entrée sont celles qui ont eu lieu avec des capitalistes anglais et dont il a déjà été parlé, et elle n'a jamais même communiqué au sujet du chemin avec qui que ce soit en dehors du Canada ou de la Grande-Bretagne.

La compagnie du Canada observera en outre sur ce point qu'elle ne veut pas essayer de chercher dans les expressions du mémoire de la compagnie de l'Interocéanique une signification qu'il ne comporte pas clairement; mais elle ne saurait s'empêcher de remarquer que le poids de cette objection dépend de l'insinuation plutôt implicite qu'expresse, tendant à dire que la compagnie du Canada est disposée à prêter son intermédiaire pour mettre des obstacles à la construction du chemin du Pacifique du Canada en en donnant le contrôle à des capitalistes intéressés dans une ligne rivale. A moins que cette objection ne soit prise dans ce sens, elle n'a aucune valeur, et la compagnie du Canada se voit forcée de faire une remarque sur cette manière de l'envisager. Elle désire déclarer expressément qu'elle se compose d'hommes tout-à-fait aussi dévoués aux intérêts du Canada et aussi profondément intéressés au bien-être du pays que les membres de la compagnie de l'Interocéanique ou que tout autre que ce soit. Elle proteste formellement et énergiquement contre toute imputation, expresse ou implicite, tendant à faire croire qu'il est possible qu'elle suive la ligne de conduite qu'elle est forcée de croire que la compagnie de l'Interocéanique lui impute dans son mémoire.

Bien qu'il soit probable que la compagnie de l'Interocéanique accepte la protestation positive et sans restrictions que la compagnie du Canada enregistre maintenant, il n'est peut-être pas hors de propos de faire quelques remarques sur l'impossibilité dans laquelle la compagnie du Canada se trouve d'adopter une ligne de conduite telle que celle qui est impliquée dans l'objection de la compagnie de l'Interocéanique.

On remarquera que le subside en argent et en terres donné par le gouvernement ne le sera qu'en tant que les travaux progresseront réellement. Il faut aussi que le temps donné pour l'achèvement des diverses sections du chemin soit fixé par la convention faite avec la compagnie chargée de mener l'entreprise à bonne fin. Il faut aussi que le gouvernement fixe le temps dans lequel les travaux devront être commencés et poursuivis. Or, il faut raisonnablement supposer que dans tout arrangement fait avec le gouvernement, il sera pourvu que si quelques-unes des conditions ne sont pas remplies, la compagnie n'aura pas droit au subside du gouvernement. Puis, dans la fusion proposée par la compagnie du Canada à la compagnie de l'Interocéanique, il était suggéré que la compagnie du Canada nommerait un certain nombre de directeurs provisoires, la compagnie de l'Interocéanique un nombre égal, afin que les autres directeurs, formant la majorité, fussent nommés du commun accord des deux compagnies et du gouvernement. Dans ces circonstances, les soussignés observent que la réalisation d'un projet tel que celui qui est implicitement attribué à la compagnie du Canada est tout simplement impossible. Supposons pour un moment qu'elle eût l'intention de donner le contrôle de l'entreprise à la compagnie du chemin du Pacifique du Nord, les directeurs qu'elle aurait nommés auraient été en minorité dans le conseil des directeurs nommés par la compagnie de l'Interocéanique et par le gouvernement, et il leur eut été complètement impossible, non-seulement d'aliéner le subside donné par le gouvernement, mais même de mettre le moindre obstacle aux opérations de la majorité des directeurs.

Et si, ce qui est impossible, la petite minorité pouvait contrôler la majorité, soit pour aliéner le subside ou pour empêcher les travaux, le gouvernement aurait par devers lui les moyens de l'arrêter, vu que nulle partie de l'assistance promise ne saurait être employée à des fins autres que celles pour lesquelles elle est donnée, et que toute tentative dans ce sens n'aurait pour résultat que de faire annuler la convention.

En ce qui concerne l'assertion de la compagnie de l'Interocéanique, disant qu'elle représente d'une manière très-générale et également toutes les provinces du Canada, et la comparaison qu'elle établit entre l'importance de la compagnie de l'Interocéanique et celle de la compagnie du Canada, les soussignés préfèrent ne pas la discuter au long. Cependant, par justice pour eux-mêmes, ils doivent assurer qu'ils n'ont pas un mot à dire contre la respectabilité des trois messieurs de la province de Québec, dont les noms figurent dans les procès-verbaux de l'assemblée du 26 septembre; mais ils sont désireux de savoir dans quel sens et à quel point

de vue ces messieurs sont donnés comme représentant cette grande et florissante province! Quant aux autres messieurs de la province de Québec dont le nom se trouve dans le bill de la compagnie de l'Interocéanique, mais qui n'ont pris aucune part à cette assemblée, les circonstances bien connues dans lesquelles ils ont été admis dans cette compagnie excluent tout espoir qu'ils puissent exercer une influence quelconque en sa faveur. Une liste des directeurs provisoires de la compagnie du Canada est soumise avec le présent mémoire au gouvernement, et la compagnie croit que cette liste peut être avantageusement comparée à celle des directeurs provisoires de la compagnie de l'Interocéanique. Elle affirme sans hésiter que le public canadien aura pour le moins autant de confiance dans le bureau que composent ces messieurs que dans le bureau de la compagnie de l'Interocéanique. Elle regrette de se trouver dans la nécessité d'en dire autant sur ce point, vu que, sincèrement, elle ne veut faire aucune récrimination ni rien qui puisse exciter aucun sentiment d'aigreur chez les membres de la compagnie de l'Interocéanique. Car elle désire, en répondant à ce mémoire, s'efforcer de faire disparaître toute fausse impression sous laquelle cette compagnie peut être, plutôt que d'entrer dans une discussion, et elle a soigneusement évité de faire des observations sur beaucoup de choses contenues dans le mémoire de la compagnie de l'Interocéanique, bien qu'elle ait été, en beaucoup de circonstances, tentée de le faire, afin qu'en évitant toute récrimination et tout commentaire entraînant une discussion sur les arguments contenus dans le mémoire, elle prouve son ardent désir de réaliser les projets de fusion du gouvernement, non-seulement parce que c'est le désir du gouvernement, mais aussi parce qu'elle croit qu'il est dans l'intérêt de l'entreprise qu'elle réunisse tous les éléments de force possibles.

Les soussignés désirent faire encore une observation en réponse à celle de la compagnie de l'Interocéanique relativement à la politique.

La compagnie du Canada, en aucune façon, n'est intervenue dans les affaires politiques et elle ne peut comprendre à quelles circonstances la compagnie de l'Interocéanique fait allusion dans les remarques qu'elle fait à ce sujet.

La compagnie du Canada est composée d'hommes ayant différentes manières de considérer les questions politiques, et ces hommes ont agi en conséquence quand ils ont fait des actes politiques, depuis qu'ils sont entrés dans la compagnie, comme ils faisaient auparavant et comme ils continueront probablement de faire. La compagnie du Canada, en aucune façon, n'a voulu se prévaloir des intérêts de clocher ou recourir à semblables moyens pour induire le gouvernement à négocier avec elle la construction du chemin de fer. Là-dessus aussi on verra que la compagnie du Canada s'est contentée de faire connaître sa propre position, sans attaquer ou essayer d'attaquer celle de la compagnie de l'Interocéanique.

Pour conclure, les soussignés déclarent respectueusement que les membres de la compagnie du Canada prétendent avoir, sous tous les rapports, autant de patriotisme et de zèle pour le bien public que n'importe lesquels de leurs compatriotes, et ils considèrent que leurs noms et leurs antécédents montrent suffisamment que leurs prétentions ne sont pas dénuées de fondement

Ils apprécient le tort que causerait le moindre obstacle à l'entreprise gigantesque dans laquelle le gouvernement canadien est sur le point de s'engager, aussi bien que n'importe qui et n'importe quelle autre compagnie. Ils se croient aussi compétents que les membres de la compagnie de l'Interocéanique ou de toute autre compagnie et de toute autre organisation pour exécuter cette entreprise, et ils sont prêts à en prendre la responsabilité. Tout en en reconnaissant l'importance, ils ont la ferme conviction qu'ils sont justifiables de prendre cette responsabilité. Ils désirent une fusion avec la compagnie de l'Interocéanique. Ils veulent la faire à des conditions qui puissent être acceptées comme parfaitement justes pour les deux compagnies et satisfaisantes pour le Canada. Et au cas où cette fusion s'opérerait, ils sont diposés à agir cordialement avec les hommes qui entreront dans le bureau des directeurs avec les membres de la compagnie du Canada qui seront choisis pour en former partie, mais si la compagnie de l'Interocéanique n'est pas disposée à agir avec le même esprit, ils demandent respectueusement que la proposition qu'ils ont faite de construire et d'exploiter le chemin du Pacifique du Canada soit favorablement prise en considération par le gouvernement. Le tout respectueusement soumis. (Signé,) HUGH ALLAN,

J. J. C. ABBOTT,

Montréal, 12 octobre 1872. LOUIS BEAUBIEN.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 5 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre copie d'une communication du président de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada relativement à la fusion de cette compagnie avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, qui a été proposée par le gouvernement canadien.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ETIENNE PARENT,
Sous-Secrétaire d'Etat.

Sir Hugh Allan,
Montréal.

MONTRÉAL, 15 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre la liste des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, liste mentionnée dans ma lettre en date d'hier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HUGH ALLAN.

L'Hon. Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 16 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous informer que la liste des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada dont vous parlez dans votre lettre du 15 courant comme y étant inclue, ne l'était pas.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. PARENT,
Sous-Secrétaire d'Etat.

Sir Hugh Allan, etc., etc., etc.,
Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DU CANADA.

BUREAU DES DIRECTEURS PROVISOIRES, MONTRÉAL, 15 OCT. 1872.

Sir Hugh Allan, Montréal.
Hon. J. J. C. Abbott, M.P., Montréal.
Hon. A. B. Foster, sénateur, Waterloo.
Hon. John Hamilton, sénateur, Hawkesbury Mills, Ont.
Hon. C. J. Coursol, Montréal.
Hon. Jean L. Beaudry, Conseil Lég., Montréal.
Hon. Gédéon Ouimet, Proc. Général, Montréal.
Hon. David Christie, sénateur, Paris, Ontario.
Hon. Louis Archambeault, M. P., et ministre d'agriculture, Q., l'Assomption.
Andrew Allan, écr., Montréal.
Ls. Beaubien, écr., M.P., Hochelaga.
Victor Hudon, écr., Montréal.
Chs. S. Rodier, junr., écr., Montréal.
Donald McInnes, écr., Hamilton, Ont.
Chas. S. Gildersleeve, écr., Kingston.
William Kersteman, Toronto.
William J. Currier, écr., M. P., Ottawa.

Hon. James Skead, sénat., Ottawa.
Hon. John J. Ross, M. P. et C. L., Ste. Anne de la Pérade.
Hon. Donald A. Smith, M.P., Fort Garry, Manitoba.
Hon. Thos. McGreevy, M.P., et C. L., Québec.
Sir Edward Kenny, Halifax, N.-E.
Jean Bte. Renaud, écr., Québec.
Eugène Chinic, écr., Québec.
Hon. Billa Flint, sénateur, Belleville, Ontario.
Wm. McDougall, écr., M.P., Trois-Rivières, Québec.
Henry Nathan, écr., M.P., Victoria, Colombie Britannique.
E. R. Burpee, écr., St. Jean, Nouveau-Brunswick.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 16 octobre 1872.

Le comité du Conseil Privé a pris en considération une lettre adressée au Secrétaire d'Etat par l'honorable D. L. Macpherson, renfermant copie d'un rapport du comité exécutif des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique projeté, que les directeurs ont adopté à l'unanimité. Le comité du Conseil Privé a appris avec regret que la recommandation du gouvernement qu'il y eût fusion entre les deux compagnies qui ont obtenu durant la dernière session du parlement, des actes constitutifs pour la construction d'un chemin de fer entre un terminus sur l'Océan Pacifique et un autre dans le voisinage du lac Nipissingue, auquel toutes les voies ferrées canadiennes pourraient se relier aux mêmes conditions, n'avait pas été suivie par la compagnie de l'Interocéanique projetée pour des raisons données dans le rapport de son comité exécutif. Le comité du Conseil Privé admet qu'il est important d'assurer le plus d'unanimité possible parmi les capitalistes canadiens qui sont disposés à prendre la responsabilité de la grande entreprise dont, aux termes de l'union de la Colombie Britannique avec le Canada, il était du devoir du parlement de se charger.

Dans l'opinion du comité du Conseil Privé, il n'y a aucun motif de rivalité entre les provinces d'Ontario et de Québec, surtout quand le terminus oriental a été fixé par le parlement à un point convenable aux deux provinces.

Le comité du Conseil Privé n'a pas manqué d'accorder sa sérieuse considération aux raisons apportées par le comité de la compagnie Interocéanique pour s'opposer à sa fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada, par déférence pour le désir du gouvernement à ce sujet.

Le comité du Conseil Privé adhère à l'opinion exprimée dans le rapport que le succès du projet du chemin de fer du Pacifique doit surtout dépendre de sa complète identification avec le sentiment public du pays, et que les terres concédées pour la construction du chemin devraient être administrées de manière à les coloniser rapidement, et conséquemment il admet que l'organisation devrait être essentiellement et éminemment nationale, et que le succès sur le marché monétaire anglais sera plus probablement assuré si la population du Canada devient intéressée dans l'entreprise.

Il est inutile pour le comité du conseil privé de discuter la question soulevée dans le rapport sur l'inopportunité de rechercher de l'aide aux Etats-Unis pour la construction du chemin de fer du Pacifique, attendu qu'il n'a pas l'intention de rechercher une telle aide, mais qu'au contraire il désire très ardemment atteindre l'objet principal recommandé dans le rapport qu'il a sous considération, à savoir : l'action combinée de la population du Canada pour l'accomplissement de l'œuvre. On prétend dans le rapport que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique serait sous le contrôle de citoyens des Etats-Unis intéressés dans la compagnie du Pacifique du Nord. On dit qu'il " est de notoriété publique que la première proposition faite par Sir Hugh Allan relativement au chemin de fer du Pacifique du Canada, a été faite de concert avec les citoyens américains les plus intéresés dans le chemin de fer du Pacifique du Nord."

La déclaration précédente est la seule raison avouée par la compagnie de l'Interocéanique pour refuser de se fusionner avec la compagnie du Pacifique du Canada. Le comité du conseil privé profite de cette occasion pour enregistrer tout ce qui est venu à sa connaissance touchant les négociations au sujet du chemin de fer du Pacifique. Lorsqu'il fut connu que le gouvernement canadien était sur le point d'attirer l'attention du parlement sur l'admission de la Colombie Britannique dans la confédération, à des conditions dont l'une était que le Canada entreprendrait la construction d'un chemin de fer du Pacifique, un homme d'initiative, habitant la Colombie, feu M. Alfred Waddington, qui avait déjà fait des explorations considérables à ses propres frais, pétitionna le parlement pour en obtenir une charte qui lui permît de construire cette ligne, avec l'aide, croit-on, de citoyens anglais et américains.

M. Waddington avait présenté et fait imprimer un bill, mais il ne chercha pas à le faire adopter durant la session de 1871; après la clôture de la session, M. Waddington, en compagnie de citoyens de Toronto, visita les Etats-Unis dans le but d'intéresser les capitalistes étrangers dans l'entreprise, n'ayant pu, comme il l'a toujours déclaré, s'assurer aucune coopération en Canada. Il emporta avec son bill imprimé les résolutions qui avaient été adoptées par le Parlement pour l'admission de la Colombie Britannique dans l'union fédérale à condition que le chemin de fer du Pacifique serait construit, et il réussit à intéresser à son projet plusieurs capitalistes influents, dont quelques-uns étaient aussi intéressés dans le chemin de fer du Pacifique du Nord, et d'autres qui n'y avaient aucun intérêt.

A son retour en Canada, M. Waddington employa des avocats distingués de Toronto comme fondés de pouvoirs des promoteurs du chemin de fer, et se rendit à Ottawa muni d'un document signé de plusieurs citoyens connus par leur fortune, dans lequel ils exposaient les conditions auxquelles ils entreprendraient la construction du chemin de fer. La députation eut des entrevues avec quelques membres du gouvernement qui la reçurent avec courtoisie et écoutèrent ses propositions, mais l'informèrent que le gouvernement n'était pas alors en position d'entamer des négociations. Cependant, les membres du gouvernement, sachant qu'il était nécessaire de proposer un plan défini durant la prochaine session du parlement, profitaient de toutes les occasions pour connaître les conditions auxquelles les capitalistes canadiens voudraient entreprendre l'œuvre.

Néanmoins, le plan fut, autant qu'ils ont pu s'en assurer, froidement accueilli, et pendant plusieurs mois aucune proposition n'a été reçue par le gouvernement pour la construction du chemin, si ce n'est celle déjà mentionnée, faite par M. Waddington et ses amis de Toronto. A cette phase de la question, un membre du gouvernement, durant une visite accidentelle à Montréal, rencontra Sir Hugh Allan et l'informa de la proposition qui avait été faite, en lui mentionnant les noms des Américains qui l'avaient faite au gouvernement. Il exprima à Sir Hugh Allan le regret de voir une telle entreprise tomber entre les mains d'étrangers, à cause de l'apathie des capitalistes canadiens. Ce fut subséquemment, et en conséquence de cette conversation, que Sir Hugh Allan se mit en communication avec les citoyens américains dont on a déjà parlé, et c'est un fait digne de remarque que la recommandation faite à Sir Hugh Allan venait du désir d'accomplir l'objet que le comité de la compagnie de l'Interocéanique paraît avoir en vue. Cet objet était d'assurer la construction de l'œuvre sous le contrôle de Canadiens; on ne doutait pas qu'il n'y aurait alors aucune difficulté de se sauvegarder contre les dangers qu'anticipait la compagnie de l'Interocéanique. Telles furent les circonstances dans lesquelles Sir Hugh Allan se mit en rapport avec des capitalistes américains. Sir Hugh Allan fut le premier capitaliste canadien qui fit une proposition pour la construction de la ligne, et c'est à lui que le gouvernement est redevable de l'information qui lui permît de se prononcer avec confiance sur le plan à soumettre au parlement. Le comité du Conseil Privé pense qu'il n'est pas utile d'entrer dans la discussion des mérites respectifs ou de l'influence des compagnies rivales, surtout parce qu'il reste d'opinion qu'il serait tout-à-fait inopportun de choisir l'une des compagnies à l'exclusion de l'autre.

S'il ne réussit pas à obtenir le concours des deux compagnies à sa proposition d'une fusion sur des principes justes et équitables, il sera forcé, par un sentiment de devoir, à adopter d'autres

moyens pour atteindre son but, qui est une cordiale coopération de la population canadienne de toutes les classes et de toutes les provinces de l'union fédérale dans la construction du chemin de fer du Pacifique.

Le comité du conseil privé déclare, en terminant, qu'il a reçu les assurances les plus positives que les promoteurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne projettent pas de s'associer avec des étrangers, et aussi que la compagnie est prête à accepter toute proposition faite par le gouvernement pour empêcher l'entreprise de tomber en des mains étrangères. Il ne peut, dans les circonstances, recommander que l'individu, qui est le premier capitaliste canadien qui ait entamé des négociations avec le gouvernement pour la construction du chemin de fer du Pacifique, soit, avec tous ses associés, exclu de la direction d'une œuvre dont le succès, comme l'admet le rapport sous considération, exige la cordiale coopération de la population canadienne. Le comité du conseil privé n'est pas sans espoir que, sur un nouvel examen du sujet, la compagnie de l'Interocéanique ne vienne à la conclusion que la conduite la plus avantageuse au pays serait de suivre la recommandation du gouvernement, et de consentir à une fusion avec la compagnie du Pacifique, et conséquemment il recommande que copie de cette minute soit envoyée aux deux compagnies, avec la sollicitation qu'elles fassent bientôt un effort énergique pour concilier leurs différends et pour former une compagnie unie pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

Pour copie conforme,
W. A. HIMSWORTH,
G. C. P.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, 22 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous envoyer ci-inclue copie d'un arrêté du conseil au sujet de la correspondance entre le gouvernement du Canada et le comité exécutif des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique projeté, touchant le chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. PARENT,
Sous-secrétaire.

HON. D. L. MACPHERSON,
Président de la Cie. du chemin de fer Interocéanique,
Toronto.
SIR HUGH ALLAN,
Président de la Cie. du chemin de fer du Pacifique Canadien,
Montréal.

MONTRÉAL, 25 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception, au nom de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, d'une copie d'un rapport du comité de l'honorable conseil exécutif, approuvé par Son Excellence le 16 courant, et je vous prie de vouloir bien soumettre à l'honorable conseil privé les observations suivantes sur ce procès-verbal.

Par égard pour le désir du gouvernement, qui est considéré comme étant conforme à la meilleure politique à adopter dans les circonstances, la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada est prête à s'unir à la compagnie de l'Interocéanique à des conditions raisonnables devant être approuvées par le gouvernement. En ce qui a trait à la partie de la minute relative à la facilité d'obtenir des garanties contre le danger redouté par la compagnie de l'Interocéanique, je dirai de plus que la compagnie du Canada est prête à consentir à toute garantie que l'on voudra imposer pour prévenir la possibilité de détourner de ses fins l'aide en argent et en terres qui doit être donnée.

Je désire de plus faire observer respectueusement que la compagnie du Canada est disposée à augmenter le nombre des membres de la province d'Ontario, comme il pourrait être jugé nécessaire pour assurer une représentation adéquate de cette province dans la propriété et dans le conseil de la compagnie. Et dans le cas où la compagnie de l'Interocéanique refuserait d'accéder aux conseils du gouvernement, la compagnie du Canada sera prête à proposer d'autres membres pour Ontario, afin que cette province soit représentée dans la compagnie à la satisfaction du gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HUGH ALLAN,
Président du Bureau Provisoire du Chemin de Fer Canadien du Pacifique.

L'HON. J. C. AIKINS,
etc., etc., etc.,
Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, 4 décembre 1872.

MONSIEUR.—J'ai instruction de vous transmettre, pour l'information de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, le mémoire ci-inclus du conseil exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada sur le mémoire soumis au gouvernement par le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. PARENT,
Sous-Secrétaire.

E. L. DE BELLEFEUILLE, ECR.,
Secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada,
Montréal.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouververneur-Général en Conseil, le 31 janvier 1873.

Le Comité du Conseil Privé a pris en considération la correspondance et les rapports des Comités des Directeurs Provisoires de la Compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, et tout en regrettant que ces compagnies n'aient pas voulu se réunir et ne former qu'une seule et même compagnie, dans le but de construire le chemin de fer du Pacifique, il est impossible au Comité du Conseil Privé de conseiller à Votre Excellence de s'entendre et faire un arrangement avec l'une ou l'autre des dites compagnies séparément pour la construction et l'exploitation de toute la ligne de chemin de fer décrite dans l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique de la dernière session, 35 Vict., ch. 71, et il est d'avis et soumet à Votre Excellence qu'il serait plus avantageux pour le pays et que le but de l'acte ci-dessus mentionné sera plus facilement atteint, en incorporant une compagnie en vertu des pouvoirs conférés par la quinzième section du dit acte, au moyen d'une charte à cet effet.

Et considérant que Sir Hugh Allan, de la cité de Montréal, Chevalier; l'Honorable Adams George Archibald, de la cité de Halifax, C. M. G., membre du Conseil Privé de la Reine pour le Canada; l'Honorable Joseph Octave Beaubien, de Montmagny, Commissaire des Terres de la Couronne de la province de Québec; Jean-Baptiste Beaudry, de la cité de Montréal, écuyer; Egerton Ryerson Burpee, de la cité de St. Jean, écuyer; Frédéric William Cumberland, de la cité de Toronto, écuyer; Sandford Fleming, de la cité d'Ottawa, écuyer; Robert Newton Hall, de la ville de Sherbrooke, écuyer; l'Honorable John Sebastian Helmcken, de la cité de Victoria; Andrew McDermot, de la ville de Winnipeg, écuyer; Donald McInnes, de la cité de Hamilton, écuyer; Walter Shanly,

actuellement de la ville de North Adams, Etats-Unis d'Amérique, écuyer ; et John Walker, de la cité de London, en la province d'Ontario, écuyer, ont déclaré qu'ils étaient prêts et disposés à former pareille compagnie, et qu'ils ont souscrit un capital de dix millions de piastres, et qu'ils sont prêts à passer un arrangement pour la construction et l'exploitation de la dite ligne de chemin de fer ; le Comité recommande que des négociations soient entamées avec les dites personnes à l'effet de régler les conditions de l'arrangement,—aux termes de l'acte,—entre le gouvernement et ces personnes, et que le Ministre de la Justice soit chargé de conduire ces négociations.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,

Ottawa, le 31 janvier 1873.

Le soussigné, ayant été chargé de conduire les négociations avec Sir Hugh Allan et ses associés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, par ordre en Conseil de la présente date, a l'honneur de faire rapport :—

Qu'il a conclu un arrangement et préparé un projet de charte en vertu du dit arrangement avec Sir Hugh Allan et ses associés, lesquels arrangement et charte il a l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Excellence en Conseil.

JOHN A. MACDONALD.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 31 *janvier* 1873.

Le Comité du Conseil Privé a pris en considération le rapport de l'honorable Ministre de la Justice, ainsi que le projet de convention qui l'accompagne, rédigé conformément à l'arrêté du Conseil de cette date, et il recommande que le dit projet soit accepté, et qu'une convention conforme à ses termes soit arrêtée avec Sir Hugh Allan, l'Honorable Adams George Archibald, l'Honorable Joseph Octave Beaubien, Jean-Baptiste Beaudry, Ecuyer, Egerton Ryerson Burpee, Ecuyer, Frédéric William Cumberland, Ecuyer, Sandford Fleming, Ecuyer, Robert Newton Hall, Ecuyer, l'Honorable John Sebastian Helmcken, Andrew McDermot, Ecuyer, Donald McInnes, Ecuyer, Walter Shanly, Ecuyer, et John Walker, Ecuyer, pour la construction et l'exploitation de toute la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en vertu du statut 35 Victoria, chapitre 71.

Le Comité a aussi pris connaissance d'une liste des actionnaires démontrant que les personnes susdites ont souscrit un capital de dix millions de piastres, et il est d'avis que par les termes de la dite convention ce capital est garanti d'une manière satisfaisante.

Il recommande en conséquence que pour la mise à exécution de cette convention par les parties susdites, une charte sous le grand sceau leur soit accordée, conformément à la 15me clause du dit acte.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
G. C. P.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

Ottawa, 31 janvier 1873.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que la convention arrêtée entre le Gouvernement et Sir Hugh Allan et ses associés, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et acceptée par l'arrêté du conseil de cette date, a été dûment exécutée par eux.

Il recommande, en conséquence, qu'une charte sous le grand sceau soit accordée à ces personnes, conformément à la 15me clause du statut 35 Victoria, chap. 71.

JOHN A. MACDONALD.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, daté le 31 *janvier* 1873, *et approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le* 5 *février suivant.*

Le Comité de Conseil Privé a pris connaissance du rapport de l'Honorable Ministre de la Justice, daté de ce jour, lequel déclare que la convention, mentionnée dans l'arrêté du conseil de cette date à l'égard de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique par Sir Hugh Allan, l'Honorable Adams George Archibald, l'Honorable Joseph Octave Beaubien, Jean-Baptiste Beaudry, Ecuyer, Egerton Ryerson Burpee, Ecuyer, Frédéric William Cumberland, Ecuyer, Sandford Fleming, Ecuyer, Robert Newton Hall, Ecuyer, l'Honorable John Sebastian Helmcken, Andrew McDermot, Ecuyer, Donald McInnes, Ecuyer, Walter Shanly, Ecuyer, et John Walker, Ecuyer, a été dûment exécutée par ces personnes.

En conséquence, le Comité recommande que Votre Excellence ordonne qu'une charte sous le grand sceau de la Puissance soit accordée à ces personnes conformément à la 15me clause de l'acte 35 Vict., ch. 71.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

G. C. P.

CANADA.

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni, de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A tous ceux qui ces présentes verront :—SALUT :

CONSIDÉRANT que par un acte du Parlement du Canada, passé dans la trente-cinquième année de Notre règne, intitulé : "Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique," il est prescrit que, pour les considérations y énoncées, un chemin de fer qui sera appelé " le chemin de fer Canadien du Pacifique," sera construit en conformité de la convention mentionnée dans le préambule du dit acte, et que ce chemin de fer s'étendra depuis quelque point situé sur le lac Nipissingue, ou près de ce lac, et sur sa rive sud, jusqu'à quelque point situé sur le littoral de l'Océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés par le gouverneur en conseil, et le parcours et le tracé de ce chemin de fer entre ces points devant être sujets à l'approbation du gouverneur en conseil ;

ET CONSIDÉRANT que par le dit acte il est de plus prescrit que le gouvernement du Canada, pourra s'entendre avec la compagnie avec laquelle il aura fait arrangement pour la construction et l'exploitation du dit chemin de fer et d'un embranchement de chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer ci-haut en premier lieu mentionné, et aboutissant à quelque point sur le lac Supérieur, dans le territoire britannique, et pour la construction et l'exploitation d'un autre embranchement de chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer en premier lieu mentionné, dans la province de Manitoba, et aboutissant à quelque point sur la ligne frontière entre cette province et les Etats-Unis d'Amérique, les dits points devant être déterminés par le gouverneur en conseil ;—et que ces embranchements seront, après avoir été ainsi convenus et arrêtés, réputés former partie du chemin de fer ci-haut en premier lieu mentionné, et être des parties du *Chemin de fer Canadien du Pacifique* ;

ET CONSIDÉRANT que par le dit acte, il est entre autres choses prescrit en substance que s'il n'y a pas de compagnie, soit primitivement incorporée pour la construction de toute la ligne du chemin de fer, soit formée de la fusion de deux compagnies ou plus à cette fin, ou que si le gouvernement ne peut ou ne croit pas devoir entrer en arrangement avec cette compagnie pour la construction et l'exploitation de toute la ligne du chemin de fer en vertu de l'acte susdit, ou que si le gouvernement est d'opinion qu'il serait plus avantageux pour la Puissance et que les fins du dit acte en seraient plus facilement atteintes, si une compagnie était incorporée par une charte tel que prévu par le dit acte, et qu'alors il se trouve des personnes capables et désireuses de former une telle compagnie et ayant un capital souscrit d'au moins dix millions de piastres, garanti à la satisfaction du gouverneur en conseil et prêtes à conclure un pareil arrangement avec le gouvernement pour la construction et l'exploitation du dit chemin de fer, le gouverneur pourra, aux conditions mentionnées dans le dit acte, accorder à ces personnes et à leurs associées dans l'entreprise, une charte comprenant l'arrangement conclu avec ces personnes (qui sera obligatoire pour la compagnie), et les parties du dit acte et de l'acte des chemins de fer (tel que modifié par tout acte de la session maintenant dernière relativement à tout chemin de fer devant être construit, en vertu du dit acte, sur quelqu'une des lignes ou entre quelqu'un des points mentionnés dans l'acte maintenant cité) qui pourront être convenues et arrêtées entre le gouvernement et la compagnie : et que cette charte, étant publiée dans le *Gazette du Canada*, avec tout ordre ou ordres en conseil s'y rattachant, aura force et effet, en tant qu'elle ne sera pas incompatible avec le dit acte cité, comme si elle était un acte du parlement du Canada ;

ET CONSIDÉRANT que le gouvernement n'a pas réussi à faire consentir les deux compagnies incorporées par le parlement dans sa dernière session pour la construction du chemin de fer, à se former en une seule compagnie, et qu'il ne juge pas à propos de s'entendre

avec l'une ou l'autre de ces deux compagnies pour la construction du chemin de fer, et qu'il est d'avis qu'il serait plus avantageux pour la Puissance, et que le but de l'acte en premier lieu cité serait mieux atteint si une compagnie était constituée tel que prescrit par cet acte ;

ET CONSIDÉRANT que Sir Hugh Allan, chevalier, de la cité de Montréal; l'honorable Adams George Archibald, C. M. G., membre du Conseil Privé de la Reine pour le Canada, de la cité d'Halifax ; l'honorable Joseph Octave Beaubien, commissaire des Terres de la Couronne, pour la province de Québec, de Montmagny ; Jean Baptiste Beaudry, écuier, de la cité de Montréal; Egerton Ryerson Burpee, écuier, de la cité de St. Jean; Frédéric William Cumberland, écuier, de la cité de Toronto ; Sandford Fleming, écuier, de la cité d'Ottawa ; Robert Newton Hall, écuier, de la ville de Sherbrooke; l'honorable John Sebastian Helmcken, de la cité de Victoria ; Andrew McDermot, écuier de la ville de Winnipeg ; Donald McInnes écuier, de la cité d'Hamilton; Walter Shanly, écuier, [illegible]lement de la ville de North Adams, dans les Etats-Unis d'Amérique ; et John Walker, écuier, de la cité de London, province d'Ontario, se sont déclarés en mesure et désireux de former telle compagnie pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et de ses embranchements,—qu'ils ont souscrit un capital de dix millions de piastres, garanti à la satisfaction du Gouverneur en Conseil, et qu'ils ont ainsi souscrit cette somme dans les proportions suivantes, savoir : $3,846,000, ou près de cinq treizièmes, dans la province d'Ontario; $3,076,800, ou près de quatre treizièmes, dans la Province de Québec, et $769,300, ou plus d'un treizième, dans chacune des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Manitoba et de la Colombie Britannique, respectivement, et qu'ils sont prêts à entrer en arrangement avec le gouvernement pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et de ses embranchements, et que le gouvernement s'est entendu avec ces personnes pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et de ses embranchements ;

ET CONSIDÉRANT que l'arrangement ainsi arrêté entre les dites personnes et le gouvernement est incorporé dans Notre présente charte royale ;

SACHEZ EN CONSÉQUENCE que NOUS, de Notre grâce spéciale, science certaine et propre mouvement, et conformément aux pouvoirs à Nous conférés par l'acte cité en partie plus haut, ORDONNONS, VOULONS et DÉCLARONS que les dits Sir Hugh Allan, chevalier ; l'honorable George Adams Archibald, C. M. G., membre du Conseil Privé de la Reine, pour le Canada; l'honorable Joseph Octave Beaubien, commissaire des Terres de la Couronne, pour la province de Québec; Jean Baptiste Beaudry, écuier; Egerton Ryerson Burpee, écuier; Frédéric William Cumberland, écuier; Sandford Fleming, écuier; Robert Newton Hall, écuier; l'honorable John Sebastian Helmcken; Andrew McDermot, écuier; Donald McInnes, écuier; Walter Shanly, écuier; et John Walker, écuier, ainsi que toutes les personnes qui s'associeront à eux dans l'entreprise pour les fins y mentionnées, seront et sont par la présente constitués en un corps politique et incorporé sous le nom, la raison sociale et le titre de " La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique," et sous ce nom, eux et leurs successeurs auront et pourront avoir succession perpétuelle, et ils pourront contracter et s'obliger, poursuivre et être poursuivis, plaider et se défendre, dans toutes cours et dans tous lieux quelconques, dans toute espèce d'actions, poursuites, plaintes, matières et choses que ce soit; et qu'ils pourront, eux et leurs successeurs, et devront avoir un sceau commun qu'ils pourront changer et modifier à volonté; et qu'ils pourront aussi, eux et leurs successeurs, sous le même nom de " Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique," légalement prendre, acheter et posséder, pour eux et leurs successeurs, tous biens immobiliers, mobiliers ou mixtes, pour l'usage de la dite compagnie, et les louer, vendre, transporter ou en disposer autrement, pour le bénéfice et le compte de la dite compagnie, de temps à autre, selon qu'ils le jugeront expédient ou nécessaire, sujet aux dispositions, restrictions et réserves ci-après mentionnées.

FONDS SOCIAL.

2. Et Nous Ordonnons et Déclarons de plus que le fonds social de la compagnie sera de dix millions de piastres, lequel ne sera augmenté que par acte du parlement, (ce capital, comme il est dit plus haut, étant déjà souscrit) divisé en actions de cent piastres chacune, lesquelles seront à tous égards considérées comme biens mobiliers, et sur ces actions, dix pour cent devront être versés entre les mains du receveur-général du Canada, en argent ou en effets publics du Canada, dans le cours d'un mois à compter de la date de la présente, et ils resteront en sa possession jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par le parlement. Et l'intérêt reçu par le receveur-général et provenant du placement de ces deniers ou de ces effets publics, sera remis à la compagnie à mesure qu'il sera reçu, jusqu'à ce que le gouvernement l'autorise à le retenir, à raison de quelque manquement par la compagnie de remplir les conditions de se charte, ou de quelque arrangement subséquent entre elle et le gouvernement.

3. Après que le premier versement en aura été fait, les actions du fonds social pourront être transférées, mais nul transport opéré dans les six années de la présente ne sera valable sans le consentement du gouvernement et des directeurs, et s'il n'est enregistré dans les livres tenus à cet effet par la compagnie, ni après six ans, s'il n'est fait avec le consentement des directeurs et enregistré comme susdit. Et dans le cas où le droit de propriété à aucune des actions du fonds social de la compagnie serait transmis autrement que par un transport direct, la personne réclamant ce droit sera tenue de l'établir en la manière prescrite pour la transmission des actions de banque par l'acte 34 Vic., c. 5, intitulé: " Acte concernant les banques et le commerce de banque." Et dans le cas de la faillite ou de l'insolvabilité de quelque porteur d'actions non complètement soldées, ou de la vente de ces actions en vertu d'une saisie exécution, ces actions seront *ipso facto* confisquées, mais la compagnie devra payer à l'acquéreur de ces actions, ou au syndic ou autre représentant de tel actionnaire, la valeur alors courante de ces actions.

4. Nulle demande de versement ne sera faite sur le fonds social de la compagnie en sus du premier dépôt de dix pour cent, excepté dans le cas mentionné par la présente clause, et la balance de quatre-vingt-dix pour cent ne sera demandée qu'après la dépense des déniers qui seront prélevés sur les bons de la compagnie ou autrement, tel que ci-après autorisé et prescrit; mais cette balance restera comme garantie au gouvernement du complet achèvement et équipement du chemin de fer. Après cette dépense, les directeurs, si cela est nécessaire, pourront de temps à autre, avec l'approbation du gouvernement, demander aux actionnaires tels versements sur chaque action et dans telle proportion que les directeurs jugeront à propos; avec cette exception, toutefois, qu'aucun de ces versements ne devra excéder dix pour cent du capital souscrit, et que quatre-vingt-dix jours d'avis du temps fixé pour l'opérer sera donné de la manière que les directeurs jugeront à propos. Et ces demandes de versement ne pourront se faire plus fréquemment qu'une fois dans la période de quatre-vingt-dix jours.

CHEMIN DE FER.

5. Que la compagnie pourra faire et fera tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter un chemin de fer continu, de la largeur ou jauge de quatre pieds et huit pouces et demi; lequel chemin de fer sera fait conformément à l'acte ci-dessus cité et à Notre présente charte royale, et que ce chemin de fer s'étendra depuis quelque point situé sur le lac Nipissingue ou près de ce lac, et sur sa rive sud, jusqu'à quelque point situé sur le littoral de l'Océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés par le gouvernement, et le parcours et le tracé de ce chemin de fer entre ces points devant être sujets à l'approbation du gouvernement.

6. Que la compagnie pourra faire et fera tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter un embranchement de chemin de fer, depuis quelque point sur le chemin de fer mentionné dans la dernière clause précédente, jusqu'à quelque point sur le lac Supérieur, situé

sur le territoire britannique ; et aussi, un autre embranchement de chemin de fer, depuis quelque point sur le chemin de fer mentionné dans la dernière clause précédente, dans la province de Manitoba, jusqu'à quelque point sur la ligne frontière entre cette province et les Etats-Unis d'Amérique, ces points, les parcours et le tracé des dits embranchements devant être déterminés par le gouvernement ; les dits embranchements devant être de la largeur susdite ; et ces embranchements de chemin de fer feront partie du chemin de fer mentionné dans la dernière clause précédente et seront des parties du CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

7. Le chemin de fer sera partagé en sections, comme suit :—

(1). SECTION ORIENTALE.—Devant s'étendre depuis le terminus est jusqu'à la Rivière-Rouge.

(2). SECTION DU LAC SUPÉRIEUR.—Devant s'étendre depuis quelque point sur la section est du Lac Supérieur.

(3). SECTION CENTRALE.—Devant s'étendre depuis la Rivière-Rouge jusqu'à un point dans la longitude du Fort Edmonton.

(4). SECTION DE MANITOBA.—Devant s'étendre depuis la ligne principale, dans la province de Manitoba, jusqu'à la frontière des Etats-Unis.

(5). SECTION OCCIDENTALE.—Devant s'étendre depuis un point, dans la longitude du Fort Edmonton, jusqu'à la côte du Pacifique.

8. Que dans le cours de deux années à partir du vingtième jour de juillet 1871, la compagnie commencera simultanément la construction du chemin de fer depuis l'Océan Pacifique en gagnant les Montagnes-Rocheuses, et depuis un point, dans la province d'Ontario, qui sera plus tard déterminé par le gouvernement, dans la direction de l'Océan Pacifique, pour relier le littoral de la Colombie Britannique avec le réseau des chemins de fer du Canada ; et de plus, elle devra construire la section de Manitoba vers le trente-unième jour de décembre 1874 ; la section du Lac Supérieur et telle partie de la section orientale qui sera nécessaire pour compléter la communication entre le Lac Supérieur et la Rivière-Rouge, vers le trente-unième jour de décembre 1876 ; elle procédera simultanément à la construction des sections orientale et occidentale ; elle poussera à la construction du chemin de fer avec toute la diligence convenable, et devra avoir terminé tout le chemin de fer dans le cours de dix ans à compter du dit vingtième jour de juillet 1871, à moins que cette dernière période ne soit prolongée par acte du parlement, et dans ce cas, tout le chemin de fer devra être terminé dans le cours de la période ainsi prolongée.

9. Que le chemin de fer sera construit et équipé conformément aux devis qui seront à l'avenir adoptés entre le gouvernement et la compagnie, et les matériaux employés, ainsi que la manière dont les différents travaux d'art qui en feront partie seront construits, et le mode d'exploitation du chemin de fer, ou aucune de ses parties, y compris la description et la force des locomotives et autre matériel de roulement nécessaires à son exploitation seront tels qu'ils pourra être à l'avenir arrêté entre le gouvernement et la compagnie ; Pourvu toujours que dans le cas où le gouvernement et la compagnie ne pourraient s'entendre sur les détails d'aucune des matières mentionnées dans la présente clause, il pourra de temps à autre en être référé à la décision de trois ingénieurs compétents, dont l'un sera choisi par le gouvernement, l'autre par la compagnie, et le troisième par ces deux ingénieurs, et les frais de cet arbitrage seront à la charge de la compagnie. Et dans le but d'établir un modèle d'après lequel ces matières pourront être réglées, le chemin de fer Union Pacific des Etats-Unis est par la présente choisi comme tel, mais seulement d'une manière générale et non sous le rapport des menus détails de sa construction ou de son exploitation, auxquels il pourrait être objecté, ni sous celui de l'alignement et des rampes, lesquels seront aussi avantageusement faits que le permettra sans trop de dépense la nature du pays.

10. Que toutes les fois qu'une partie du chemin de fer excédant vingt milles sera terminée, la compagnie, après en avoir été requise par le gouvernement, devra l'exploiter pour le

transport des voyageurs et marchandises, en tels temps et de telle manière qu'il pourra de temps à autre être convenu entre le gouvernement et la compagnie, ou, dans le cas où ils ne pourraient s'entendre à ce sujet, selon qu'il en sera décidé par trois ingénieurs choisis tel que plus haut prescrit.

11. Que le gouvernement pourra de temps à autre nommer les personnes qu'il jugera à propos pour examiner et faire rapport de la construction et de l'équipement du chemin de fer, afin de s'assurer de la fidèle exécution de l'arrangement fait entre le gouvernement et la compagnie et de l'observation de toutes les dispositions de la présente charte.

12. Que la compagnie pourra et fera construire, entretenir et exploiter une ligne continue de télégraphe tout le long du chemin de fer, ce télégraphe étant nécessaire au bon fonctionnement du chemin de fer et en formant un accessoire indispensable.

13. Que la compagnie fournira, de temps à autre, tels rapports sur les progrès des travaux, accompagnés de tels détails et plans que le gouvernement pourra demander.

CONCESSIONS DE TERRES.

14. Que pour assurer la construction de la principale ligne du chemin de fer, et pour cette considération, il est fait à la compagnie une concession de cinquante millions d'acres de terres, lesquelles terres, sauf les exceptions ci-après mentionnées, la compagnie aura le droit de demander et recevoir dans les provinces de Manitoba et de la Colombie Britannique, et dans les territoires du Nord-Ouest, en blocs n'excédant pas vingt milles de profondeur de chaque côté de la ligne principale, et de pas moins de six ni de plus de douze milles de largeur, alternant avec des blocs de même profondeur et largeur, sur chaque côté du même chemin de fer, réservés par le gouvernement.

Que pour assurer la construction des lignes d'embranchement, et pour cette considération la compagnie aura droit de demander et obtenir du gouvernement des territoires du Nord-Ouest une concession de terres, comme aide à la ligne d'embranchement du lac Supérieur, de vingt-cinq mille acres par mille, et une concession de terres, comme aide à la ligne d'embranchement de Manitoba, de vingt milles acres par mille.

Que les terres qui seront données comme aide à la ligne principale et qui ne seront pas comprises dans les blocs alternatifs ci-dessus mentionnés, ni situées dans la province d'Ontario seront concédées à la compagnie en blocs alternatifs sur chaque côté d'une ligne ou de lignes de front communes, de la même manière que pour les blocs concédés et réservés sur la ligne du chemin de fer. Et la concession de terres que le gouvernement pourra être en mesure de faire à la compagnie pour les fins susdites, en vertu d'un arrangement avec le gouvernement de la province d'Ontario, sera reçue comme partie de la dite concession de terres destinée à aider à la construction de la ligne principale.

Mais nulle concession ne comprendra aucunes terres déjà concédées à quelque autre partie, ou sur lesquelles quelque autre partie aura légalement droit de préemption ou autre droit, ni aucunes terres réservées pour les fins scolaires ou autres fins publiques, ni aucunes terres réservées ou qui le seront en vertu d'un arrangement avec la compagnie de la Baie d'Hudson ; et le déficit provenant de l'exception de ces terres sera compensé en faveur de la compagnie par la concession d'une égale étendue prise sur d'autres terres incultes et disponibles de la Puissance.

Que s'il est constaté qu'aucun des blocs alternatifs réservés le long de la ligne du chemin de fer sont impropres à la colonisation, la compagnie ne sera pas tenue d'accepter du gouvernement, dans ces blocs, une profondeur excédant un mille à partir du chemin de fer.

Que les terres qui seront données comme aide à la ligne principale de chemin de fer et que l'on prendra sur les terres de la Puissance, et celles données comme aide aux dits embranchements, se composent des terres que l'on trouvera à l'est des Montagnes-Rocheuses entre les parallèles quarante-neuf et cinquante-sept de latitude nord, et la compagnie ne sera pas tenue d'accepter des terres qui, dans une juste moyenne, ne seront pas d'aussi bonne

qualité que celles des sections les plus propres à la colonisation situées dans ces limites ; et ces terres réservées seront, autant que possible, voisines de celles concédées sur la principale ligne de chemin de fer et sur l'embranchement du lac Supérieur.

La compagnie aura aussi le droit de faire passer le chemin de fer sur les terres de la Puissance.

Les terres par la présente réservées pour la compagnie seront concédées de temps à autre, à des intervalles de six mois, à mesure que l'on procèdera à la construction d'une partie du chemin de fer, et en quantité proportionnée à la longueur, à la difficulté de construction et à la dépense faite pour cette partie, et qui sera déterminée en la manière ci-après prescrite.

15. Que le prix auquel les blocs alternatifs de terre réservés par le gouvernement seront vendus par ce dernier, sera de temps à autre établi de consentement mutuel entre le gouvernement et la compagnie, suivant les prix que l'on pourra obtenir de ces terres sans retarder l'établissement du pays. Mais à moins que la compagnie ne vende les terres qui lui auront été concédées à un prix moyen plus bas, ou qu'elle n'en convienne autrement, le gouvernement tiendra pendant une période de vingt ans à compter de la date de la présente, le prix minimum des terres comprises dans ces blocs alternatifs à pas moins de deux piastres et cinquante centins l'acre. Néanmoins, les dispositions de la présente clause sont sujettes à la sanction du parlement.

16. Que la subdivision des blocs de terre concédés à la compagnie se fera conformément au système d'arpentage prescrit par l'Acte des terres de la Puissance et tout amendement à cet acte; elle sera faite par la compagnie et soumise à l'inspection et approbation de l'arpenteur-général des terres de la Puissance.

17. Que le gouvernement éteindra le droit de propriété possédée par les Sauvages sur les terres appropriées par la présente et qui seront concédées à titre d'aide au chemin de fer.

SUBVENTION.

18. Qu'une subvention ou aide pécuniaire, s'élevant à trente millions de piastres, est par le présent accordée à la compagnie, et sera payable de temps à autre par versements échelonnés à des intervalles d'un mois, au fur et à mesure que quelque partie du chemin de fer sera construite, en proportion de la longueur, de la difficulté de construction et du coût de telle partie,—cette proportion devant être constatée et établie de la même manière qu'il est par la présente prescrit à l'égard des concessions de terre.

19. Que la compagnie déduira, comme partie de la subvention, le coût de l'exploration qui a été faite durant les années 1871 et 1872, et qui sera faite durant l'année 1873, par le gouvernement du Canada, dans le but de constater le meilleur tracé de ce chemin de fer.

20. Qu'il sera loisible à la compagnie d'accepter et recevoir, du gouvernement de toute province, ou de toute municipalité en Canada, ou de toute corporation, une subvention ou aide en argent, ou en bons, ou effets, payables de la manière, aux époques, aux conditions et aux lieux en Canada, ou ailleurs, qui pourront être convenus avec la compagnie.

BUREAU DES SYNDICS.

21. La compagnie pourra, par un règlement, créer un bureau de syndics composé de trois personnes, choisies et remplacées à volonté, comme suit, savoir : l'un des membres en sera choisi par le gouvernement—un autre membre par le bureau des directeurs, et un autre membre par les porteurs de bons ou leurs procureurs, de la manière qui sera prescrite par le règlement; et lorsque le bureau sera ainsi constitué par le choix de ces trois membres, le secrétaire de la compagnie publiera le fait dans la *Gazette du Canada.*

22. Que le déplacement, la résignation, l'incapacité intellectuelle, ou l'insolvabilité de tout membre du bureau annulera sa nomination comme tel ; et sur ce, ou lors du décès de l'un de ses membres, la vacance ainsi créée sera remplie par le choix d'une autre personne comme membre du bureau, soit par le gouvernement, le bureau des directeurs, ou les porteurs de bons, suivant que la personne dont le siége sera devenu vacant aura d'abord été nommée par les uns ou les autres. Et le changement ainsi survenu dans la composition du bureau sera publié de la même manière que ci-dessus prescrit.

23. Les devoirs et pouvoirs du bureau des syndics seront comme suit:—

I. De recevoir de temps à autre du gouvernement du Canada telle partie de la subvention de trente millions de piastres à laquelle la compagnie aura droit et que le gouvernement devra payer tel que ci-dessus mentionné.

II. De recevoir de temps à autre les produits nets des ventes ou loyers de telles parties des terres par la présente affectées qui auront pu ou pourront être vendues ou louées par la compagnie ; et aussi, de recevoir les subventions et aides qui pourront être accordées à la compagnie par le gouvernement de quelque province, ou par quelque municipalité ou autre corporation.

III. De payer au bureau des syndics, pour ses services, telles sommes d'argent qui seront de temps à autre fixées par règlement de la compagnie.

IV. Après le paiement des dépenses de la commission, de placer tous les deniers reçus par eux comme syndics en effets du gouvernement du Canada, ou de quelqu'une de provinces, ou du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou de quelqu'une des colonies du Royaume-Uni, ou des possessions anglaises dans l'Inde, ou des États-Unis d'Amérique ; et le bureau pourra de temps à autre vendre partie de ces effets publics, et devra dans ce cas replacer immédiatement les produits de la vente dans d'autres effets de la nature et de l'espèce ci-dessus mentionnées, ou il pourra, lorsqu'il en sera chargé par résolution des porteurs de bons passée conformément à un règlement de la compagnie, racheter des bons de la compagnie restant en circulation.

V. Les placements à faire tel que ci-dessus prescrit, et les effets publics dont ils se composeront de temps à autre, formeront un fonds d'amortissement qui sera gardé par le bureau des syndics pour les objets suivants, savoir : pour payer tous les frais et dépens qui pourront être encourus dans l'exécution des charges créées par la présente, et dans les placements et replacements ci-dessus prescrits ; et ensuite pour payer l'intérêt sur les bons de la compagnie, à mesure qu'il sera dû et deviendra payable ; et ensuite, pour payer et acquitter les bons de la compagnie à mesure qu'ils écherront et que les sommes obtenues par leur vente deviendront dues et payables ; et de plus, après l'entier paiement et remboursement de toutes les sommes d'argent ainsi empruntées, et de l'intérêt sur les bons de la compagnie, et de tous les frais et dépens encourus dans l'exécution des devoirs par le présent créés, de transférer le dit fonds d'amortissement, et les effets publics le composant, à la compagnie, pour son usage et avantage exclusifs et absolus ; et les devoirs par le présent imposés au bureau des syndics cesseront alors entièrement et absolument.

VI. Le bureau des syndics se conformera à tout ordre ou instruction, concernant l'accomplissement de ses devoirs, qui pourra lui être signifié de concert par la compagnie et les porteurs de bons agissant tel que prescrit par règlement.

24. Que le bureau sera revêtu de tels autres pouvoirs qui pourront lui être conférés par quelque règlement de la compagnie approuvé par le gouvernement. Mais nul règlement ne sera contraire aux dispositions de la présente charte, ou incompatible avec elle.

25. Qu'une majorité du bureau des syndics pourra exercer les pouvoirs du bureau, et les actes de cette majorité seront réputés être les actes du bureau. Mais aucun des pouvoirs par le présent conférés à la compagnie ou au bureau des syndics, ou à la majorité d'entre eux, ne seront exercés en contradiction ou d'une manière incompatible avec les dispositions d'aucune convention qui aura été duement faite par la compagnie, ou le bureau des syndics, ou par tous deux, avec toute personne ou pour toutes personnes qui seront convenues de devenir porteurs

de bons de la compagnie. Et toute convention, résolution ou démarche faite ou adoptée contrairement à telle convention, ou d'une manière incompatible avec elle, au détriment des porteurs de bons, sera absolument nulle et non avenue en loi, et n'aura aucune force ou valeur quelconque.

ADMINISTRATION DES TERRES.

26. Que le bureau des directeurs pourra, de temps à autre, nommer des commissaires ou agents pour l'administration et la vente des terres de la compagnie, et les charger des pouvoirs et devoirs qui seront prescrits par les règlements de la compagnie.

27. Que la compagnie rendra au bureau des syndics un compte de toutes les terres vendues, louées ou autrement employées par elle ; et elle devra en remettre les produits au bureau des syndics de temps à autre, déduction faite des frais d'administration et de vente, lesquels ne devront pas excéder dix pour cent du produit total.

POUVOIR DE LA COMPAGNIE.

28. La compagnie fera, de temps à autre, inscrire les noms des personnes ayant des intérêts dans le fonds social de la compagnie, et le montant des intérêts qu'elles possèdent respectivement, dans un livre qui sera dénommé "le registre du capital," et elle pourra de la même manière faire inscrire les noms et le montant des intérêts des porteurs de bons, de temps à autre, dans un livre qui sera dénommé "le registre des bons," et des doubles de tous les registres des actions et bons de la compagnie et de ses actionnaires et porteurs, tenus au bureau principal de la compagnie en Canada, pourront être transmis à l'agent de la compagnie à Londres.

29. La compagnie pourra payer aux actionnaires un intérêt sur le montant de leur capital versé, au taux de cinq pour cent par année, pendant la construction du chemin de fer et des travaux d'art.

30. Que la compagnie aura pouvoir et autorité de devenir partie à des billets promissoires et lettres de change pour des sommes de pas moins de cent piastres ; et tous tels billets promissoires faits ou endossés, ou toutes telles lettres de change tirées, acceptées ou endossées par le président ou vice-président de la compagnie, sous l'autorisation du bureau, seront obligatoires pour la compagnie ; et elle pourra aussi émettre des certificats d'actions (*scrip*), portant les mêmes signatures, remboursables en actions de la compagnie, ou en terres, ou les deux à la fois ; et il ne sera jamais nécessaire de faire apposer le sceau de la compagnie à tels billets promissoires ou à telles lettres de change, ni à tels certificats d'actions ; pourvu, néanmoins, que rien dans la présente section ne sera interprété comme autorisant la compagnie à émettre des billets ou lettres de change payables au porteur, ou destinés à la circulation comme argent ou comme billets de banque.

31. Que la compagnie pourra avec l'approbation du gouvernement, faire et conclure des arrangements avec toute autre compagnie de chemin de fer incorporée en Canada ou aux Etats-Unis, aux fins de construire un embranchement ou des embranchements pour faciliter une jonction des chemins de fer de la compagnie ou de telle autre compagnie incorporée, et, elle pourra avec la même approbation, faire des arrangements pour l'échange mutuel du trafic avec toutes compagnies de chemin de fer prolongeant leurs lignes jusqu'à celles de la compagnie ; et elle pourra avec la même approbation, louer ou acquérir tels chemin de fer ou chemins de fer, ou faire des arrangements relatifs à la circulation, et généralement, elle pourra, avec la même approbation, conclure toutes conventions ayant pour but d'assurer la communication complète et uniforme par voie de chemin de fer avec le réseau des chemins de fer existant actuellement ou qui existeront à l'avenir en Canada ou aux Etats-Unis.

32. Que la compagnie, après que le chemin ou partie du chemin aura été livrée au public, soumettra annuellement au Parlement du Canada, dans les trente jours après l'ouverture de chacune de ses sessions, un état détaillé et circonstancié, attesté par le président et le secrétaire de la compagnie, de tous les deniers par elle reçus et dépensés sur la partie ainsi ouverte,

accompagné d'un aperçu classifié du tonnage, du fret et du nombre de passagers transportés sur le dit chemin; et elle se conformera à toutes dispositions ultérieures que le Parlement pourra à l'avenir décréter au sujet de la forme ou des détails de tel état ou du mode de l'attester ou faire.

33. Que la compagnie pourra, jusqu'à ce que le droit lui en soit retiré par le Parlement, entreprendre la transmission de messages pour le public par la voie de toute ligne de télégraphe qu'elle pourra construire sur la ligne de son chemin de fer, et percevoir des péages pour ce faire; ou elle pourra, avec l'approbation du gouvernement, louer cette ligne de télégraphe, en tout ou en partie, sujet aux dispositions de la présente; et, si elle juge à propos de poursuivre ces opérations, elle sera assujétie aux dispositions de la quatorzième section et des sections suivantes du chapitre soixante-sept des Statuts Refondus du Canada.

DIRECTEURS ET LEURS POUVOIRS.

34. Que les dits Sir Hugh Allan, Adams George Archibald, Joseph Octave Beaubien, Jean Baptiste Beaudry, Egerton Ryerson Burpee, Frédéric William Cumberland, Sandford Fleming, Robert Newton Hall, John Sebastian Helmcken, Andrew McDermot, Donald McInnes, Walter Shanly, et John Walker,—la majorité desquels formera un quorum pour la gestion des affaires,—seront les directeurs provisoires de la compagnie et auront pouvoir d'élire un président et un vice-président parmi leur nombre, de nommer un secrétaire, un trésorier et d'autres officiers, de convoquer une assemblée générale des actionnaires, pour l'élection des directeurs tel que ci-dessous prescrit, et généralement, d'accomplir tous autres actes nécessaires pour la gestion et l'administration de l'entreprise, et finalement, pour faire élire un bureau de directeurs par les actionnaires.

35. Que les directeurs provisoires resteront en charge jusqu'à l'élection de leurs successeurs; ils convoqueront une assemblée des actionnaires qui aura lieu à l'époque ci-dessus prescrite, et en tel endroit dans la cité d'Ottawa qu'ils fixeront, en en donnant avis suffisant à chaque actionnaire; et à cette assemblée générale, les actionnaires, personnellement présents ou représentés par procureurs, éliront treize directeurs, qui constituront le bureau et resteront en charge jusqu'à ce que d'autres soient élus à leur place; et s'il survient quelque vacance par suite de décès, résignation, incapacité intellectuelle, insolvabilité ou disqualification par manque d'actions de quelque directeur, la vacance sera remplie pour le reste de l'exercice de la charge par le bureau des directeurs.

36. Que les directeurs seront au nombre de treize, dont sept formeront un quorum, et pourvu que ce quorum soit présent, tout directeur absent pourra se faire représenter et voter par un autre directeur comme son procureur; mais aucun directeur ne sera porteur de plus d'une procuration. Et les directeurs se retireront dans l'ordre suivant, savoir :—quatre à la fin de la première et de la seconde année respectivement, et cinq à la fin de la troisième année, et ainsi de suite dans les mêmes proportions pour les années subséquentes. Les directeurs qui devront ainsi se retirer à la fin de la première année seront désignés au scrutin par le bureau. Ceux qui devront se retirer à la fin de la seconde année seront aussi désignés au scrutin parmi le neuf directeurs restant du premier bureau. Et à la troisième élection, de même qu'aux élections subséquentes, ils se retireront par rang d'ancienneté; mais les directeurs sortant de charge pourront être réélus, et tout directeur nommé par le bureau pour remplir une vacance se retirera à l'expiration de l'exercice alors courant, et les actionnaires éliront alors un directeur pour le remplacer, lequel occupera la même position à l'égard de la retraite et l'ancienneté que le directeur qui avait créé la vacance. Et le premier mercredi de février de chaque année subséquente, ou tel autre jour qui pourra être fixé par règlement de la compagnie, il se tiendra au bureau principal de la compagnie, une assemblée générale des actionnaires, à laquelle assemblée ils éliront tel nombre de directeurs pour l'année suivante qui sera nécessaire pour remplacer les directeurs sortant de charge; et avis public de telle assemblée annuelle sera donné au moins un mois avant le jour de l'élection. Chaque directeur

sera un sujet de Sa Majesté et devra posséder au moins deux cent cinquante actions du fonds social. L'élection des directeurs se fera au scrutin, et le président de la compagnie, et une majorité des directeurs, résideront en Canada.

37. Que le siége des affaires de la compagnie sera en la cité d'Ottawa, mais d'autres lieux où les directeurs ou les comités des directeurs pourront s'assembler et transiger les affaires pourront être fixés par les règlements de la compagnie.

38. Que chaque fois qu'il paraîtra expédient au bureau des directeurs de convoquer une assemblée générale spéciale des actionnaires pour un objet quelconque, les directeurs convoqueront cette assemblée en la cité d'Ottawa, par annonce, de la manière ci-dessus prescrite, et l'annonce devra spécifier expressément les affaires à transigner à telle assemblée.

39. Que tout acte dont l'exécution sera requise et autorisée au nom de la compagnie sera réputé valide et obligatoire pour la compagnie, s'il est signé par le président ou le vice-président et le secrétaire, et si le sceau de la compagnie y est apposé ; et nulle autorisation spéciale ne sera nécessaire pour apposer le sceau à un tel acte.

40. Que les directeurs de la compagnie auront pouvoir et autorité d'administrer, gérer et conduire les affaires de la compagnie ; ils auront et exerceront tous les pouvoirs nécessaires pour leur permettre de remplir et accomplir, faire et exécuter toutes actions, matières et choses, actes et instruments qui seront nécessaires pour mettre à effet les dispositions de la présente charte, d'après sa véritable intention et teneur, y compris le pouvoir de vendre, louer ou autrement aliéner les terres accordées ou qui seront accordées ou concédées à la compagnie à titre d'aide, et dont elle n'aura pas besoin pour les fins du chemin de fer, sauf en tant que leurs pouvoirs à cet égard sont expressément limités par la présente. Et ils auront aussi pouvoir et autorité de faire, de temps à autre, des règlements pour la gouverne, la gestion et l'administration des affaires de la compagnie en général,—pour la rémunération du président et des directeurs de la compagnie, si cette rémunération est jugée convenable, et aussi de faire les règlements prévus par les dispositions de la présente charte pour la règlementation des différentes matières qu'il y est prescrit ou permis de règlementer,—et de les amender ou révoquer ; pourvu, néanmoins, que ces règlements n'auront aucune force ou vigueur à l'égard d'aucune matière dans laquelle ils seront, en tout ou en partie, contradictoires ou incompatibles avec la présente charte, ni à l'égard d'aucune matière qui exige la sanction du gouvernement, jusqu'à ce qu'ils aient reçu cette sanction. Et ces règlements n'auront en aucun cas aucune force ou vigueur après la première assemblée générale des actionnaires qui se tiendra après qu'ils auront été passés par le bureau des directeurs, à moins qu'il ne soient approuvés à cette assemblée ; et toute copie de règlements de la compagnie, ou de quelqu'un d'entre eux, paraissant être signé, par le commis, secrétaire ou autre officier de la compagnie, et portant le sceau de la compagnie, sera reçue comme preuve *primâ facie* de l'existence de ce règlement dans toutes les cours et tribunaux de la Puissance du Canada.

41. Que les directeurs de la compagnie sont par la présente, autorisés à émettre des bons qui constitueront une charge privilégiée sur le chemin de fer et ses dépendances, et sur ses péages et revenus et sur les terrains en la possession de la compagnie à l'époque de l'émission de ces bons ou qui seront ultérieurement acquis. Et ces bons seront d'après la forme, et pour le montant et avec les coupons y attachés, et ces bons et coupons seront payables au temps et lieux, que les directeurs pourront au besoin fixer. Et le paiement du prix d'achat au trésorier de la compagnie, ou à toute autre personne nommée à cette fin, par règlement, opéré par un acquéreur *bonâ fide* des terres appartenant à la compagnie, et la quittance donnée par tel trésorier ou autre personne ainsi nommée, pour tel prix d'achat, constituera une extinction de telle charge à l'égard des terres dont le prix est ainsi payé ; et la compagnie tiendra tous les

deniers ainsi reçus séparément et à part de ses fonds ordinaires et en paiera le produit net au bureau des syndics, comme il est prescrit plus haut. Les bons seront signés par le président, ou le vice-président et le secrétaire, mais la signature du président, ou du vice-président sur les bons, et la signature du secrétaire sur les coupons, pourront y être lithographiées ou gravées et ces bons seront valables sans que le sceau de la compagnie y soit apposé.

Pourvu que le montant de ces bons n'excédera pas quarante mille piastres par mille et, qu'ils seront émis en proportion de la longueur du chemin de fer devant être construit en vertu de la présente charte, à moins que l'émission de bons pour un montant plus considérable soit autorisée par le gouvernement. Et tous les bons émis en vertu de la présente charte auront égal et même rang de priorité et constitueront une charge privilégiée sur l'actif de la compagnie, comme il est prescrit plus haut.

42. Que si, en aucun temps, il est fait, par la compagnie, avec des personnes ayant l'intention de devenir porteurs de bons de la compagnie, un arrangement restreignant l'émission de bons par la compagnie, en vertu des pouvoirs conférés par la section précédente, ou définissant ou limitant la manière d'exercer ces pouvoirs, la compagnie ne devra pas agir ultérieurement en vertu de ces pouvoirs autrement qu'en la manière définie, restreinte et limitée par le dit arrangement. Et aucun bon ultérieurement émis par la compagnie et aucun ordre, résolution ou procédé ultérieurement faits et passés par la compagnie, ou par le bureau des directeurs, contrairement aux termes du dit arrangement, ne seront valables et n'auront effet.

43. Que les directeurs de la compagnie pourront, par réglement, nommer un agent ou des agents en la cité de Londres, Angleterre, et, par ce réglement, prescrire des dispositions pour le paiement de dividendes et pour le transfert du capital et des actions de la compagnie dans la cité de Londres, de telle manière et à telles conditions que ce règlement prescrira. Pourvu que tous règlements pour le transfert du capital passés durant la période de six ans après la date de la présente charte devront être sujets à l'approbation du gouvernement.

DISPOSITIONS DIVERSES.

44. Qu'en vue de faire une répartition des concessions de terres et des subventions en argent, le chemin de fer sera divisé en sections convenables ; et aussitôt que des renseignements suffisants auront été obtenus sur la difficulté et le coût de construction des dites sections, la proportion des terres et des subventions d'argent applicable à chacune de ces sections sera fixée par un arrangement entre le gouvernement et la compagnie ; et si le gouvernement et la compagnie ne peuvent s'entendre à cet égard, la dite proportion sera déterminée par trois ingénieurs choisis comme il est prescrit plus haut.

45. Que « l'Acte des chemins de fer, 1868, » tel que modifié par tout acte du parlement du Canada passé durant la session tenue en l'année 1872, relativement à tout chemin de fer construit en vertu de tel acte sur l'une quelconque des lignes ou entre aucuns des points mentionnés dans l'acte cité en premier lieu dans la présente charte, en tant que les dispositions du dit acte sont applicables à l'entreprise autorisée par la présente charte, et en tant qu'elles ne sont pas incompatibles avec les termes de la dite charte ou contraires à ces termes, est, par le présent, incorporé dans la dite charte.

46. Et en ce qui concerne le dit chemin de fer, la huitième section de « l'*Acte des chemins de fer*, 1868 » relative aux *plans et arpentages*, sera assujétie aux dispositions suivantes :—

Il suffira que la carte ou plan et le livre de renvoi de toute partie de la ligne du chemin de fer n'étant pas dans un district ou comté pour lequel il y a alors un greffier de la paix, soient déposés au bureau du ministre des travaux publics du Canada, et toute omission, énonciation fausse, ou déclaration erronée de terrains qui sera faite, pourra être corrigée par la compagnie, du consentement du ministre, et certifiée par lui, et la compagnie pourra alors construire le chemin de fer conformément à telle correction certifiée.

Le onzième paragraphe de la huitième section susdite de l'acte des chemins de fer ne s'appliquera à aucune partie du chemin de fer traversant des terres non-concédées de la couronne, ou des terres ne se trouvant pas dans un township arpenté de quelque province, et dans ces lieux des déviations n'excédant pas cinq milles de la ligne indiquée sur la carte ou le plan approuvé par le gouvernement et déposé par la compagnie, seront permises sur l'approbation de l'inspecteur du gouvernement sans correction formelle ou certificat ; et toute déviation ultérieure qui pourra être jugée à propos pourra être autorisée par ordre du gouvernement, et la compagnie pourra alors construire son chemin de fer conformément à la déviation ainsi autorisée.

La carte ou plan et le livre de renvoi faits et déposés conformément à la présente section, après avoir été approuvés par le gouvernement, seront aussi valides que s'ils eussent été faits et déposés tel que prescrit par "l'*Acte des chemins de fer*, 1868," pour toutes les fins du dit acte et de la présente charte ; et toute copie ou extrait qui en sera fait, certifié par le dit ministre ou son député, fera foi devant toutes les cours de droit du Canada.

Il suffira qu'une carte ou qu'un profil de toute partie du chemin de fer complété, n'étant pas situé dans un comté ou district ayant un bureau d'enregistrement, soit déposé au bureau du dit ministre des travaux publics.

La compagnie ne devra commencer la construction d'aucun pont sur un cours d'eau navigable avant d'avoir soumis au gouvernement les plans de ce pont et de toutes les constructions qui devront s'y rattacher, ni avant que ces plans et l'emplacement de ce pont aient été approuvés par le gouvernement ; et les conditions qu'il jugera convenable d'imposer à cet égard devront être remplies ; et le plan de tel pont ne pourra être modifié et aucune déviation n'y sera permise, si ce n'est avec la permission du gouvernement.

47. La disposition établie dans les paragraphes trente, trente-et-un et trente-deux de la section neuf de "l'*Acte des chemins de fer*, 1868," relativement aux charges sur les terres acquises par la compagnie, s'appliqueront aux terres acquises par la compagnie dans les provinces de Manitoba et de la Colombie Britannique et dans les territoires du Nord-Ouest ; et, en ce qui concerne les terres dans le territoire du Nord-Ouest, la cour du banc de la reine pour la province de Manitoba sera réputée être la cour désignée dans les paragraphes susdits.

48. Que dans les provinces de la Colombie Britannique et de Manitoba, tout juge de la cour supérieure ou d'une cour de comté, aura tous les pouvoirs conférés par le dit acte à un juge de comté, et dans les territoires du Nord-Ouest, ces pouvoirs seront exercés par un juge de la cour du banc de la Reine de la province de Manitoba.

49. Qu'il sera loisible à la compagnie de prendre sur toutes les terres avoisinant ou près de la ligne du dit chemin de fer, les pierres, le bois de construction, les graviers et autres matériaux nécessaires ou utiles pour la construction de son chemin de fer, et pourra réserver et prendre pour son usage une plus grande étendue de terrains, publics ou privés, pour les stations, dépôts, ateliers, édifices, voies latérales, quais, havres, pour sa voie, et pour ériger des clôtures pour prévenir l'amoncellement de la neige, que celle mentionnée dans l'*Acte des chemins de fer*, 1868, telle plus grande étendue de terrain devant cependant être concédée par le gouvernement et indiquée sur les cartes ou plans déposés au département du ministre des travaux publics.

50. Et attendu qu'il peut être nécessaire pour la compagnie d'avoir la propriété de fosses à gravier, de carrières et de terres renfermant des dépôts de graviers, pierres ou argile à brique, fer ou charbon, et aussi d'autres terrains propres à servir de stations ou pour d'autres fins, à des endroits convenables le long de sa ligne de chemin de fer, dans le but de construire, entretenir, et faire fonctionner le chemin de fer,—et qu'il arrive qu'on ne peut se procurer en tout temps ces fosses à gravier, carrières ou dépôts, sans acheter en entier le terrain où peuvent se trouver ces dépôts : à ces causes, il sera loisible à la dite compagnie d'acheter, posséder, tenir, prendre, recevoir et employer le long de la ligne du dit chemin de fer, ou à une distance d'icelle, (et si ces terrains sont à une distance de la ligne, la compagnie aura le droit nécessaire de passage pour s'y rendre), tous les terrains, emplacements et héri-

tages qu'il plaira à Sa Majesté ou à toute autre personne ou personnes, ou corps politique de donner, octroyer, vendre ou transporter à la dite compagnie, ou à l'usage de la dite compagnie, ou en fidéi-commis pour elle, ses successeurs et ayant-cause; et la dite compagnie pourra et peut établir des stations ou ateliers sur ces lots ou lopins de terre ; et de temps à autre, par acte de marché et vente ou autrement, elle pourra aussi donner, vendre ou transporter toutes les parties des dites terres qu'il ne sera pas nécessaire de garder pour fosses à gravier, carrières, voies latérales, embranchements, cours à bois, terrains pour stations ou ateliers, ou pour réparer, entretenir et employer, du mieux possible, le dit chemin de fer et les autres ouvrages qui en dépendent.

51. Quant aux localités non situées dans une province, tout avis qui, aux termes de l'*Acte des chemins de fer*, 1868, doit être inséré dans la *Gazette Officielle* d'une province, pourra être donné dans la *Gazette du Canada.*

52. Que les titres et transports de terre à la compagnie pour les objets de la présente charte (n'étant pas des lettres patentes de la couronne), pourront être, autant que les circonstances le permettront, dans la forme suivante, savoir :

Sachez tous par ces présentes, que je, A. B., en considération de la somme de à moi payée par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont quittance, cède, vends et transporte à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayant-cause, tout ce certain lot de terre (*ici désignez le terrain*), pour la dite compagnie, ses successeurs et ayant-cause, à toujours, avoir et posséder le dit lot de terre et dépendances.

En foi de quoi, mon seing et sceau ce jour de mil huit cent .

Signé, scellé et délivré en présence de
C. D.
E. F.
A. B. [L. S.]

ou toute autre formule au même effet.

53. Que les armées de mer ou de terre, soit impériales ou canadiennes, régulières ou volontaires, et l'artillerie, les munitions, le bagage, les provisions ou autres effets destinés à leur usage, et tous officiers et autres voyageant pour le service naval, militaire ou autre de Sa Majesté, et leurs bagages et provisions, seront en tout temps, lorsque demande en sera faite à la compagnie par l'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, ou par le ministre de la milice et de la défense du Canada, ou par l'officier en chef de la marine commandant la station de l'Amérique du Nord sur l'Atlantique, ou sur l'Océan Pacifique, transportés sur ce chemin de fer, aux termes et conditions, et sous les règlements que le gouvernement prescrira au besoin.

54. Que les juges de paix pour tout comté ou district dans la Colombie Britannique et la province de Manitoba, assemblés en sessions générales ou trimestrielles, auront les pouvoirs conférés par la quarante-neuvième section de "l'*Acte des chemins de fer*, 1868." aux juges de paix ainsi assemblés dans la province d'Ontario, quand à la nomination de constables pour les chemins de fer, et dans les localités où il n'y a pas telles sessions, deux juges de paix dans l'une ou l'autre des dites provinces, ou dans toute localité ne se trouvant pas dans une province, auront les pouvoirs conférés par la dite section à deux juges de paix dans Ontario pour la nomination et la démission de ces constables; et lorsqu'il n'y aura pas de greffier de la paix, l'on se dispensera de l'enregistrement de la nomination d'un constable.

55. Qu'il sera loisible au gouvernement, par un ordre publié dans la *Gazette du Canada*, le ou avant le premier mai 1874, de déclarer la présente charte et ses dispositions ainsi que tout contrat quelconque et convention passés entre le gouvernement et la compagnie nul et sans effet si la compagnie n'a pas, le premier jour de janvier précédant cette date, pris des mesures à la satisfaction du gouvernement pour prélever l'argent requis pour la construction et l'exploitation du dit chemin de fer.

56. Que les expressions "le gouvernement" et "le gouverneur en conseil," usitées dans la présente charte, signifient le gouverneur-général en conseil; et l'expression "chemin de fer" comprend aussi bien les embranchements que la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, à moins que le contraire ne ressorte du contexte.

Et NOUS, pour Nous-mêmes, Nos héritiers et successeurs, voulons et déclarons que Nos présentes lettres-patentes, ou copie certifiée d'icelles, soient en toutes choses valides et ayant effet en loi, conformément à leur véritable intention et signification, et soient reconnues valides et ayant effet pour toutes Nos cours et juges, et tous officiers, personnes et corps politiques ou incorporés qu'elles concernent ou doivent ou peuvent concerner.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait rendre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Cousin et Conseiller le Très-Honorable Sir FREDERIC TEMPLE, Comte de Dufferin, Vicomte et Baron Clandeboye, de Clandeboye, dans le Comté Down, dans la Pairie du Royaume-Uni, Baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le Comté Down, dans la Pairie d'Irlande, et Baronnet, Chevalier de Notre Très-Illustre Ordre de St. Patrice et Chevalier Commandeur de Notre Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada et Gouverneur et Commandant-en-Chef de l'Ile du Prince-Edouard, et Vice-Amiral du Canada et de l'Ile du Prince-Edouard, etc.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en NOTRE CITÉ D'OTTAWA, en Notre Puissance, ce CINQUIÈME jour de FEVRIER, dans l'année de Notre Seigneur mil huit soixante-treize, et de Notre règne la trente-sixième.

Par Ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, 14 février 1873.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre de vous transmettre la charte ci-inclue de la " compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique " dont vous voudrez bien accuser réception.

J'ai, etc.,

E. PARENT,
Sous-Secrétaire d'Etat.

SIR HUGH ALLAN,
etc., etc., etc.
Montréal.

MONTRÉAL, 17 février 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 14 du courant, ainsi que de la charte du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai, etc.,

HUGH ALLAN.

E. PARENT, Ecr.,
Sous-Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.

TORONTO, 20 juin 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada a été provisoirement organisée aujourd'hui par mon élection comme président, celle de M. Charles H. Fairweather, comme vice-président, et de M. John Hague, comme secrétaire.

Vous m'obligeriez en me faisant savoir quand le gouvernement sera prêt à négocier avec cette compagnie au sujet de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, autorisée par le Parlement à sa dernière session.

J'ai, etc.,

D. L. MACPHERSON,
Président du Bureau des Directeurs Provisoires.

A l'Hon. Secrétaire d'Etat
pour le Canada,
Ottawa.

BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, 4 juillet 1872.

MONSIEUR,—Son Excellence le gouverneur-général en conseil a pris connaissance de votre lettre du 20 du mois dernier, annonçant l'organisation provisoire de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada et exprimant votre désir de savoir quand le gouvernement serait prêt à négocier avec la compagnie pour la construction du chemin de fer du Pacifique, et j'ai reçu ordre de vous informer que le gouvernement désire que votre compagnie et la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada se fusionnent et ne forment qu'une compagnie conformément à la dixième section de l'acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique

Une lettre semblable a été envoyée au secrétaire de la dernière compagnie, E. Lef. de Bellefeuille, Montréal.

J'ai, etc.,

E. PARENT,
Sous-Secrétaire d'Etat.

L'Hon D. L. Macpherson,
Président de la compagnie du
chemin de fer Interocéanique,
Toronto.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.

TORONTO, 28 septembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire, pour l'information du gouvernement, que j'ai convoqué une assemblée des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, dans le but d'examiner la recommandation faite par le gouvernement que cette compagnie devrait s'unir à la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada

A la demande du conseil des directeurs, je vous transmets ci-jointe copie d'un rapport du comité exécutif sur ce sujet, rapport adopté unanimment par les directeurs, qui déclinent la fusion pour les raisons qui y sont données.

Le conseil me charge aussi de faire savoir au gouvernement que cette compagnie est prête à entrer en arrangement pour construire et exploiter le chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai l'honneur etc,

D. L. MACPHERSON,

Président Provisoire.

L'Hon. Secrétaire d'Etat, etc., etc., etc.

Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.

TORONTO, 26 septembre 1872.

A une assemblée des Directeurs Provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, tenue ce jour, étaient présents en personne ou par procurateur.

L'Hon. D. L. Macpherson, Président.

Charles H. Fairweather, Ecr., Vice-Président.

MM. l'hon. Wm. McMaster, l'hon. John Simpson, l'hon. Frank Smith, l'hon. G. W. Allan, l'hon. Is. Thibaudeau, l'hon. John Carling, J. W. Cumberland, Ecr., C. S. Gzowski, Ecr., J. G. Worts, Ecr., John Walker, Ecr., W. H. Howland, Ecr., David Torrance, Ecr., John Boyd, Ecr., T. Kenny, Ecr., Edwin Russell, Ecr., J. F. Randolph, Ecr., John Starr, Ecr., l'hon. D. E. Price.

Lecture fut donnée d'une communication du gouvernement suggérant que la compagnie du chemin de fer Interocéanique devrait s'unir à la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada. Lecture fut aussi donnée du rapport suivant du comité exécutif :

Au Président, Vice-Président et Directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

Votre comité a examiné une communication venant du gouvernement et qui exprime le désir que la compagnie du chemin de fer Interocéanique s'unisse à la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, et il a maintenant l'honneur de faire rapport :—

Qu'il a examiné cette proposition avec la plus sérieuse attention dans l'unique but d'arriver au prompt et heureux achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La construction et l'administration d'une entreprise qui comporte des intérêts aussi vastes et aussi variés doivent, dans son opinion, dépendre surtout, pour réussir, de leur complète identification avec le sentiment public du pays.

L'aide pécuniaire, quoique considérable en elle-même, est encore insignifiante relativement aux frais énormes que devra entraîner l'exécution de l'entreprise. La compagnie ayant à compter sur la vente de ses terres pour faire face à la plus forte partie de ses dépenses, il est désirable, et même nécessaire, qu'on fasse en sorte que toutes les énergies du pays soient utilisées pour l'établissement de ces terres aussitôt possible.

Il est donc d'une importance suprême que la compagnie qui doit construire le chemin de fer soit essentiellement et éminemment nationale.

Les sources d'où la compagnie doit tirer ses moyens sont de deux sortes :

1o. Canadienne.

2o. (et surtout) Anglaise.

Dans l'opinion de votre comité, le succès sur le marché monétaire anglais dépendra en grande partie du plus ou moins d'intérêt que la population canadienne prendra dans l'entreprise.

Il est parfaitement futile de compter sur l'aide des Etats-Unis, car cette entreprise sera nécessairement la rivale des différents chemins de fer du Pacifique qui existent actuellement.

Bien que cette remarque s'applique à son avenir comme entreprise commerciale, elle est encore plus applicable et a plus de poids relativement aux mesures nécessaires pour le prompt établissement des vastes régions que traversent les lignes rivales dans les Etats-Unis. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit travailler en Angleterre et dans toute l'Europe pour y diriger une émigration, et ceci ne peut être fait ni avantageusement ni avec succès en s'associant aux intérêts américains engagés dans le trafic trans-continental. La recommendation de fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada, plus généralement connue comme étant celle organisée par Sir Hugh Allan, impose à votre comité l'examen des questions dont il est fait mention plus haut.

Il est de notoriété publique que la première proposition de Sir Hugh Allan, relativement au chemin de fer Pacifique du Canada a été faite de concert avec les citoyens américains les plus intéressés dans le chemin de fer Pacifique du Nord. On pense, généralement, que le gouvernement n'ignore pas ce fait, et c'est surtout à cause de la crainte de voir passer entre des mains américaines le contrôle d'une entreprise de laquelle l'avenir du Canada dépend en si grande partie, que la compagnie Interocéanique fut créée.

Le public du Canada a compris instinctivement que si on permettait aux intéressés du chemin de fer Pacifique du Nord de contrôler la ligne canadienne, une telle combinaison serait un obstacle à l'alliance matérielle aussi bien que politique avec les possessions anglaises des côtes du Pacifique, et retarderait et mettrait en danger l'établissement du fertile territoire occidental du Canada.

D'une extrémité de la Confédération à l'autre, mais surtout dans la grande province d'Ontario (sur la population de laquelle doit retomber le fardeau de la plus grande partie des frais de cette entreprise), sont partis des indices indubitables de l'opinion publique sur cette question, et les noms des personnes intéressées dans la compagnie interocéanique font voir d'une manière concluante la détermination générale de rendre cette entreprise exclusivement nationale et canadienne.

On pourrait être taxé de jalousie en établissant des comparaisons entre l'importance relative de l'organisation de la compagnie interocéanique et celle de la compagnie de Sir Hugh Allan, mais cette nécessité ne peut être évitée, attendu qu'il s'agit d'une proposition de fusion.

Votre comité doit donc faire remarquer que la compagnie interocéanique est probablement la plus considérable et la plus influente réunion de capitalistes et d'hommes de position qui pourait être formée en Canada, n'étant pas limitée à une seule Province, mais les représentant toutes également et généralement.

Quant à l'autre compagnie, votre comité fait remarquer qu'elle ne représente pas la Confédération dans un sens large ou national.

Son influence active est presqu'exclusivement restreinte à la Province de Québec, et dans cette Province à la cité de Montréal ; mais sauf Sir Hugh Allan lui-même et deux ou trois autres messieurs, elle ne peut pas, avec quelque justice, être considérée comme représentant le capital et l'esprit d'entreprise de cette ville même.

Ce n'est pas commettre une injustice de dire que les prétentions de la compagnie de Sir Hugh Allan ne reposent point sur l'appui public en général, mais surtout sur la position de Sir Hugh Allan lui-même.

Quoique nous ne soyions encore qu'au début de l'histoire du chemin de fer Canadien du Pacifique, la nature dangereuse d'une organisation comme la compagine avec laquelle vous êtes invités à vous fusionner, a déjà été rendue apparente par le fait que ses promoteurs ont eu recours à l'arène politique pour obtenir la force et l'appui que ne peuvent lui donner ses mérites intrinsèques.

D'un autre côté, la compagnie interocéanique n'a compté que sur l'appui public général et n'a semblé en aucun cas désireuse d'exercer sur le gouvernement des influences indues.

Si le chemin de fer canadien du Pacifique doit être l'objet d'une pression indue et impropre exercée par une section de la Confédération au préjudice des autres, il aura bientôt une réputation qui détruira la confiance publique dans l'entreprise et entraînera, soit son abandon, soit son achèvement à des sacrifices beaucoup plus grands que ceux auxquels le pays s'attend aujourd'hui.

Votre comité admet volontiers qu'il serait désirable de s'assurer toutes les influences combinées du Canada au soutien de cette entreprise, et si la compagnie organisée par Sir Hugh Allan représentait réellement les intérêts canadiens, quoique locaux, il serait avantageux d'avoir sa co-opération.

Mais, malheureusement l'impression existe encore partout que le premier projet de Sir Hugh Allan n'est pas modifié, et que sa compagnie doit co-opérer avec des Américains intéressés dans le chemin de fer du Pacifique du Nord ; et votre comité, partageant ce sentiment, ne peut considérer la proposition de fusion que comme mal-avisée et dangereuse pour l'intérêt public.

Votre comité est convaincu qu'une telle fusion détruirait de suite la confiance publique dans la compagnie comme entreprise canadienne.

Il croit que si la fusion était opérée, les meilleurs amis de l'entreprise en Canada refuseraient leur concours, et qu'en conséquence on trouverait une excuse pour la placer sous le contrôle de la compagnie rivale américaine ou celui de ses principaux promoteurs, dans l'espérance illusoire qu'ils pourraient l'achever.

Votre comité ne peut trouver une raison suffisante pour demander à la compagnie de l'Interocéanique de se départir de son individualité.

Partout le public lui témoigne sa confiance telle qu'elle est.

Toutes les provinces de la Confédération (sauf Manitoba) ont donné l'assurance que la part de capital accordée à chacune d'elles par l'acte d'incorporatien serait souscrite, et que dans quelques provinces il serait souscrit plus que la part fixée.

De cette manière, toutes les classes de la population seraient intimement identifiées avec cette grande entreprise nationale, et l'accomplissement de ces assurances rendrait la compagnie très forte dans ses négociations en Angleterre et sur le continent européen.

De fait, en confiant l'exécution du chemin de fer du Pacifique à la compagnie de l'Interocéanique, le gouvernement traiterait avec les représentants de sa propre population.

Il aurait l'assurance que chaque piastre et chaque acre de terre seraient appliqués au seul objet que le Parlement avait en vue en accordant de l'aide, et que les terres ne passeraient pas sous un contrôle étranger ou resteraient inexploitées pendant des années ou jusqu'à ce que celles de la compagnie de chemin de fer du Pacifique du Nord seraient occupées. Votre comité ne peut éviter d'attirer votre attention sur le fait que les promoteurs de la ligne qui est notre rivale la plus proche, les messieurs avec lesquels agit Sir Hugh Allan, comptent entièrement sur la vente de leurs terres pour obtenir les moyens de construire ce chemin de fer. Il est donc d'une extrême importance pour les promoteurs de cette ligne, le Pacifique du Nord, d'obtenir le contrôle des terres canadiennes (qui égalent presque, en étendue, l'Angleterre et l'Ecosse) et d'en retarder l'établissement jusqu'à ce qu'ils aient disposé des leurs.

La population du Canada ne pourrait suivre une politique plus nuisible à ses intérêts qu'en permettant à ses rivaux d'avoir dans cette entreprise nationale un intérêt qui leur donnerait virtuellement la propriété et le contrôle de 50,000,000 d'acres de territoire canadien ; leur confierait la direction du système d'émigration qui doit être inaugurée pour l'établissement de ces terres ; leur conférerait le pouvoir d'influencer la construction et les progrès du chemin de fer et leur accorderait à perpétuité le monopole du trafic sur la route canadienne, qui est la ligne transcontinentale la plus courte et la meilleure.

Votre comité croit fermement que la fusion signifie l'admission de cet intérêt américain rival dans l'organisation de l'entreprise canadienne, et qu'une fois admis, il se rendrait bientôt maître de la représentation canadienne divisée et affaiblie. Il considère que ce danger a beaucoup plus de poids que tous les avantages possibles qui pourraient résulter d'une union avec Sir Hugh Allan et ses associés. Il est convaincu que le public éviterait de coopérer pécuniairement à l'entreprise.

C'est pourquoi il recommande respectueusement que le bureau des directeurs de cette compagnie informe le gouvernement qu'il ne peut accepter la fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada, mais qu'il est prêt à entrer de suite en arrangement au nom de la compagnie de l'interocéanique pour construire et exploiter le chemin de fer canadien du Pacifique.

Le tout humblement soumis.

D. L. MACPHERSON,
C. H. FAIRWEATHER,
W. SHANLY,
FRED. CUMBERLAND,
W. H. HOWLAND.

Après la discussion du rapport ci-dessus, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité :—

« Que le rapport du comité exécutif qui vient d'être lu soit approuvé et adopté, et que « le président soit prié d'en transmettre copie au gouvernement comme exposé des motifs « pour lesquels ce bureau refuse la fusion avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique « du Canada."

Cette résolution est fidèlement extraite des procès-verbaux du conseil provisoire de la compagnie du chemin de fer interocéanique du Canada.

JOHN HAGUE,
Secrétaire Provisoire.

Toronto, 28 septembre 1872.

OTTAWA, 7 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre d'accuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier et de ses incluses, par laquelle vous informez ce département que la compagnie du chemin de fer interocéanique du Canada refuse de se fusionner avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, tel que proposé par le gauvernement, et que votre compagnie est prête à entrer en arrangement pour la construction et l'exploitation du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai, etc.,

E. PARENT,
Sous-secrétaire d'Etat.

Hon. D. L. MACPHERSON,
Président de la Compagnie du Ch. de fer I.,
Toronto.

BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, le 16 octobre 1872.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre la copie ci-inclue d'un « Mémoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, relativement à l'exposé soumis au gouvernement du Canada par la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

J'ai l'honneur, etc.

E. PARENT,
Sous-Secrétaire d'Etat.

L'Hon. D. L. MACPHERSON,
Président de la compagnie du chemin de fer Interocéanique,
Toronto.

Mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique relativement à un mémoire soumis au gouvernement par le comité exécutif du chemin de fer du Pacifique du Canada, en date du 12 octobre 1872.

Les soussignés formant le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, ont l'honneur d'accuser réception à l'honorable Conseil Privé de la communication qu'il leur a faite d'un mémoire de la compagnie du Pacifique du Canada relativement à la communication adressée au gouvernement par la compagnie de l'Interocéanique, le 30 septembre dernier, et dans laquelle sont exposées les raisons pour lesquelles cette dernière compagnie ne peut consentir à opérer sa fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada.

Les soussignés ont l'honneur de déclarer qu'en transmettant cet exposé au gouvernement, la compagnie de l'Interocéanique n'avait pas l'intention d'entamer une controverse avec la compagnie du Pacifique du Canada par l'intermédiaire du gouvernement. Mais ils ne regrettent pas que le gouvernement ait jugé convenable de communiquer leur mémoire à la compagnie du Pacifique du Canada. L'unique objet de la compagnie de l'Interocéanique était de communiquer franchement au gouvernement les raisons qui l'ont empêché d'acquiescer à la demande que leur faisait le gouvernement de fusionner les deux compagnies.

La compagnie de l'Interocéanique ne s'est décidée à rejeter le projet de fusion qu'après avoir mûrement délibéré et avec la ferme conviction qu'elle agissait ainsi dans les véritables intérêts du pays. Les soussignés vont maintenant passer brièvement en revue le mémoire du comité exécutif de la compagnie du Pacifique du Canada.

Les soussignés ont constaté que le comité de la compagnie du Pacifique du Canada admet pleinement l'opinion de la compagnie de l'Interocéanique, savoir, qu'on ne saurait exagérer l'importance, pour le Canada, de posséder un chemin de fer Canadien du Pacifique exploité comme entreprise essentiellement canadienne. Il est à regretter que la compagnie du Pacifique du Canada, ou du moins le promoteur principal de son organisation, n'ait pas toujours eu cette opinion; si tel eût été le cas, il est probable que la compagnie de l'Interocéanique n'aurait jamais cherché à se constituer légalement.

Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada semble désireux d'établir que les promoteurs de l'organisation de cette compagnie sont plus Canadiens que les organisateurs de la compagnie de l'Interocéanique, parce que le projet de charte tel qu'originairement soumis à la législature par la première de ces compagnies, spécifiait que tous les directeurs devaient être sujets britanniques, tandis que la charte de la compagnie de l'Interocéanique exigeait cette qualification seulement d'une majorité de ses directeurs. Les soussignés sont vivement surpris qu'on semble attacher de l'importance à un fait qui n'en a aucune et qui tombe même dans le domaine des banalités. Pour rendre la compagnie réellement Canadienne, il est nécessaire que le plus grand nombre des porteurs d'actions soient, *bonâ fide*, Canadiens et sujets britanniques.

La compagnie de l'Interocéanique s'est efforcée d'atteindre ce but, et, cela fait, elle ne voyait aucune raison d'exclure de la gestion des affaires de la compagnie aucun concitoyen, qu'il fût né dans le pays ou qu'il appartînt à la classe des aubains.

Les actionnaires d'une compagnie ont le pouvoir de contrôler ses actes, les directeurs ne sont que leurs agents ou substituts. Si les Canadiens sont porteurs d'une majorité des actions du chemin de fer canadien du Pacifique du Canada, ils verront à ce que les directeurs, quelle que soit leur nationalité, gèrent l'entreprise pour l'avantage des actionnaires et du Canada; mais si une majorité des actions passe entre les mains de citoyens et habitants des Etats-Unis, intéressés au succès d'une ligne rivale, ces actionnaires veilleront à ce que les directeurs favorisent leurs plans sans avoir égard aux intérêts canadiens; et quand même la loi exigerait que chaque membre du bureau de direction soit sujet britannique et réside en Canada, les actions étant réparties comme on vient de le dire, si quelques-uns des directeurs manifestaient des sentiments trop patriotiques et refusaient de mettre à exécution les projets des actionnaires étrangers, ils seraient démis et l'on élirait à leur place des hommes plus dociles. Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada raisonne longuement pour établir qu'en adoptant son projet de fusion il deviendrait impossible d'appliquer la moindre partie des subsides publics à d'autres objets que ceux pour lesquels ces subsides auraient été accordés, et que toute tentative dans ce sens aurait pour résultat d'annuler la convention passée. Les soussignés ne voient rien dans cet argument, et même, s'il a quelque valeur dans les limites de son application, cette valeur est, après tout, de peu d'importance. En effet, si désirable qu'il soit d'assurer aux Canadiens les avantages résultant de la construction du chemin de fer, ces avantages sont bien insignifiants quand on les compare à ceux qui sont réservés aux propriétaires de la ligne une fois construite, c'est-à-dire la propriété d'un vaste territoire au centre du Canada et le contrôle d'un vaste trafic à travers le continent.

Les soussignés regrettent que le comité de la compagnie du Pacifique du Canada, tout en admettant la haute respectalité des directeurs de la compagnie de l'Interocéanique choisis dans la Province de Québec, ait dirigé contre trois de ces messieurs des attaques insidi-

euses. Les messieurs dont il s'agit sont trop bien connus en Canada et à l'étranger, comme riches et honorables marchands exerçant une grande influence, pour qu'il soit nécessaire de chercher à les venger de cette attaque aussi injustifiable que peu courtoise. Ils n'ont rien à envier à aucun des messieurs qui forment le bureau provisoire de la compagnie du Pacifique du Canada ou de tout autre bureau de directeurs en Canada.

Les soussignés ne savent pas ce que veulent dire les lignes suivantes extraites du mémoire du comité de la compagnie du Pacifique Canadien: " Quant aux autres messieurs de la Province de Québec dont les noms se trouvent dans le bill de la compagnie de l'Interocéanique, mais qui n'ont pris aucune part à cette assemblée, les circonstances bien connues dans lesquelles ils ont été admis dans cette compagnie excluent tout espoir qu'ils puissent exercer une influence quelconque en sa faveur."

Si cette phrase a pour but d'insinuer que les noms de certains messieurs ont été inscrits dans la charte de la compagnie de l'Interocéanique, soit comme directeurs provisoires, soit au nombre des requérants pour la charte, à leur insu ou sans leur consentement, les soussignés opposent le démenti le plus formel à cette accusation. Des cent sept noms inscrits dans la charte de cette compagnie pas un seul n'y a été mis autrement qu'à la demande ou avec la permission de la personne nommée; d'autre part, les soussignés ont été informés que sur les dix-huit noms inscrits dans la charte de la compagnie du Pacifique du Canada, plus d'un et entre autres ceux des hommes les plus influents parmi ces messieurs, y a été mis sans permission.

Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada nie formellement que cette compagnie se soit, en aucune manière, occupée de politique.

Les soussignés doivent comprendre par là que le comité désire affirmer que la compagnie ne s'est point mêlée de politique en vertu d'une résolution formelle de ses directeurs provisoires. Les journaux ont fait connaître à tout le pays que Sir Hugh Allan avait cherché à influencer le gouvernement dans l'élection de Montréal.

Le huit août dernier, Sir Hugh Allan fit, en public, un discours dont le rapport fût publié dans les journaux le lendemain matin. Sir Hugh, alors comme aujourd'hui président de la compagnie du Pacifique du Canada, dit, en cette occasion, à propos du contrat pour cette entreprise, qu'il avait reçu de Sir George Cartier les assurances les plus satisfaisantes. Voici ses propres paroles: " J'ai tout lieu d'être satisfait de la manière dont Sir George vient d'agir." Or, à moins qu'il soit bien établi que les directeurs provisoires de la Compagnie du Pacifique du Canada n'aient désapprouvé et annulé la convention ou l'arrangement que son président, Sir Hugh Allan, déclarait avoir été conclu à son entière satisfaction personnelle, les soussignés doivent faire observer que la compagnie du Pacifique du Canada doit être considérée comme étant partie à cet arrangement ou convention.

Les soussignés croient que la compagnie du Pacifique du Canada aurait dû communiquer cet arrangement à la compagnie de l'Interocéanique lorsqu'elle lui a proposé la fusion.

La compagnie de l'Interocéanique a toujours soigneusement évité tout ce qui aurait pu créer des jalousies locales, et a toujours été d'opinion que le trafic à destination des provinces maritimes et pour chargement à destination d'Europe par la voie du St. Laurent, devait passer par Montréal; mais elle a toujours cru aussi que les intérêts de la compagnie de chemin de fer et du Canada exigent que le tracé du chemin de fer du Pacifique passe aussi près que possible des districts établis et payant des taxes, dans la province d'Ontario, en ayant soin de maintenir la ligne aussi directe que possible jusqu'au point où la marée se fait sentir. Tandis que la compagnie de l'interocéanique s'efforçait de ne point provoquer les jalousies locales, on verra par le discours de Sir Hugh Allan déjà mentionné, que malheureusement il est tombé dans cette erreur, et, pour se justifier, il avance cette théorie extraordinaire que la population pour laquelle on construit des chemins de fer qui doivent transporter ses produits et marchandises, " est moins directement intéressée " au tracé des lignes et à ce qu'elles soient construites et exploitées avec économie que les courtiers qui ne font que recevoir et expédier ces produits et marchandises au port de transbordement.

Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada admet que des négociations ont eu lieu entre Sir Hugh Allan et certains capitalistes américains en vue de former une compagnie pour construire et exploiter le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il ajoute :—" que ces

" négociations n'ont pas eu Sir Hugh pour premier auteur, mais qu'elles ont été commencées et " poursuivies par des personnes influentes en Canada, comme étant la seule combinaison qui " s'offrit alors pour construire et exploiter le chemin. Mais la compagnie est convaincue que ces " négociations n'ont jamais eu le caractère que leur suppose la compagnie de l'Interocéanique, " et elle sait que Sir Hugh Allan n'aurait jamais consenti à s'associer avec des capitalistes " étrangers dans une entreprise canadienne à laquelle il s'intéresse tant, sans avoir les plus par- " faites sûretés et les meilleures garanties qu'il la contrôlerait conformément aux intérêts du " Canada."

Si, comme l'implique le passage précédent, Sir Hugh Allan a pris des " sûretés et garanties " pour que les Canadiens eussent le contrôle du chemin de fer, les soussignés feront observer que la production de l'arrangement est le seul moyen satisfaisant de mettre le gouvernement et le pays à même d'apprécier leur validité.

Ils doivent ajouter, cependant que, dans l'opinion de Compagnie de l'Interocéanique, la propriété seule de la ligne par les Canadiens donnera une sécurité ou garantie réelle qu'elle sera contrôlée et dirigé dans les intérêts du Canada. Les soussignés ignorent quels sont les personnes influentes auxquelles le comité fait allusion. Ils n'ont jamais entendu citer aucune personne influente comme ayant négocié avec les capitalistes américains, si ce n'est Sir Hugh Allan lui-même.

Le comité de la Companie du Pacifique du Canada déclare que cette compagnie n'a jamais pris part à ces négociations et n'a jamais pris en considération ni accepté aucune proposition, aucune recommandation, et n'a jamais eu l'intention de demander de l'aide aux capitalistes américains ou de s'allier avec eux pour faire le chemin ni pour exécuter aucun autre projet. Les seules négociations dans lesquelles la compagnie est entrée sont celles qui ont eu lieu avec des capitalistes anglais et dont il a dejà été parlé, et elle n'a jamais même communiqué au sujet du chemin avec qui que ce soit en dehors du Canada ou de la Grande-Bretagne.

Les soussignés avouent que cette assertion les surprend, et ils ont raison de croire que les capitalistes Américains avec lesquels Sir Hugh Allan a eu des négociations, seraient également surpris si on les en informait. Mais les soussignés supposent que le comité exécutif veut dire seulement qu'il a été entendu que la Compagnie du Pacifique du Canada n'avait pas autorisé par une résolution formelle des directeurs aucune négociation avec des capitalistes des Etats-Unis.

Tout en acceptant la dénégation faite au nom de la Compagnie du Pacifique du Canada, les soussignés supposent, comme ils l'ont dejà affirmé, qu'on n'a pas eu l'intention de l'appliquer aux actes de leur Président. Car, les soussignés sont informés par l'un des promoteurs de la Compagnie de l'Interocéanique, qui a eu occasion de conférer avec des capitalistes des Etats-Unis, qui étaient parties et étaient interressés dans l'arrangement fait avec Sir Hugh Allan, qu'ils considèrent cet arrangement comme étant encore en force mais que, l'opinion publique en Canada étant opposée à ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique fût la propriété des Américains, les noms de ces Américains ne figureraient plus à l'avenir dans l'entreprise.

Les capitalistes Américains avaient été portés à croire que la fusion des deux compagnies canadiennes devait s'opérer en septembre dernier. Il avait été donné à entendre aux soussignés, par la même voie, que le projet de la compagnie fusionnée " Américaine " ou " Allan " pour la constuction et l'exploitation du chemin de fer, était de le relier au Sault Ste. Marie et à Pembina avec le chemin de fer du Pacifique du Nord, et de se servir de cette ligne entre les deux points indiqués lorsqu'elle serait construite ; que l'intention était de diriger tout le trafic avec l'ouest, y compris la Colombie Britannique et les Ports de l'Atlantique, par les lignes américaines de chemins de fer, viâ St. Paul, et de ne faire passer par le Canada que le trafic à destination de l'Europe et des provinces maritimes.

Les soussignés obtinrent ce renseignement vers l'époque où fut écrit le mémoire du comité de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada actuellement sous considération, et ils se croient tenus d'en donner communication au gouvernement.

Il confirme d'une façon remarquable l'opinion exprimée au gouvernement par la compagnie de l'Interocéanique, et justifie la décision de la compagnie contre la fusion.

Le correspondant auquel les soussignés doivent ce renseignement s'exprime ainsi dans son commentaire, qui a toute notre approbation :

" Si ce projet est mis à exécution, au lieu de faire une concurrence avantageuse à la
" compagnie américaine dans le commerce avec l'Asie, qui est encore dans son enfance, et de
" favoriser le progrès du Canada comme aucune autre entreprise ne pourrait le faire, notre
" grande entreprise nationale ne sera plus qu'un simple embranchement canadien du chemin
" de fer du Pacifique du Nord, sous le contrôle inflexible de cette compagnie."

Les soussignés croient devoir déclarer qu'ils ne le cèdent en rien à aucune compagnie ou particulier dans leur ardent désir de voir se construire le plus tôt possible le chemin de fer canadien du Pacifique, à la condition que cette entreprise soit purement anglo-canadienne, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne désire pas plus que les soussignés aider sincèrement le gouvernement à mener à bonne fin cette grande entreprise nationale. Ce serait d'ailleurs, rendre un pauvre service au gouvernement que de consentir à la fusion, à moins que la compagnie de l'Interocéanique ne croie qu'il serait possible que la compagnie fusionnée fût une compagnie purement canadienne et suffisamment en moyen de faire réussir l'entreprise.

Les soussignés croient que la fusion avec le chemin de fer du Pacifique du Canada ne produirait pas ce résultat.

Ils se font un devoir de dire au gouvernement qu'à leur avis les négociations avouées de Sir Hugh Allan avec des capitalistes des Etats-Unis, et qui ont eu pour résultat un arrangement ou entente considérée désavantageuse aux intérêts canadiens, et qui, d'après les renseignements qu'ils possèdent et dont il a été fait mention plus haut, existe encore actuellement, continuera à être la cause que la population canadienne s'abstiendra de contribuer au capital de toute compagnie où figureront Sir Hugh Allan et ses associés comme principaux directeurs. Les soussignés sont aussi d'opinion que loin d'être limité à un petit cercle, ainsi que le prétend le comité de la compagnie du Pacifique du Canada, ce sentiment est partagé par tout le pays.

Les soussignés se permettent de rappeler au gouvernement que pour la souscription au capital de la compagnie du Pacifique du Canada, des livres sont restés ouverts pendant des mois dans les capitales et grandes villes de toutes les provinces de la Confédération.

La compagnie du Pacifique du Canada a pu ainsi juger de la considération dont elle jouit parmi les capitalistes et la population du Canada.

Il est aussi quelque peu étonnant que dans son mémoire, le comité de cette compagnie ne fasse pas connaître au gouvernement quelle somme de capital a été souscrite jusqu'à un jour indiqué, soit, jusqu'au 1er octobre dernier. Dans son mémoire, le comité garde au contraire le plus profond silence sur le concours que sa compagnie espère obtenir des capitalistes canadiens.

Sans les protestations réitérées que sa compagnie serait purement anglo-canadienne, ce silence serait de nature à faire croire que les directeurs n'ont que peu ou point d'espoir qu'il en soit ainsi. Pour les raisons données plus haut et pour celles que comporte leur lettre du 30 septembre dernier, les soussignés, au nom de la compagnie de l'Interocéanique, se trouvent dans la nécessité de refuser encore de se fusionner avec la compagnie du Pacifique du Canada, mais, d'après les assurances qu'ils ont reçues en cette province et dans les autres et en Angleterre, ils prennent la liberté de dire encore que, comme organisation indépendante, la compagnie de l'Interocéanique peut entreprendre la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique, car elle a pleine confiance qu'elle pourra mener à bonne fin cette entreprise avec le concours d'actionnaires canadiens et britanniques.

Le tout respectueusement soumis.

D. L. MACPHERSON,
C. H. FAIRWEATHER,
W. SHANLY,
W. H. HOWLAND.

Bureau du chemin de fer Interocéanique,
du Canada.
Toronto, 25 novembre 1872.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte du registre des procès-verbaux de la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

JOHN HAGUE,
Secrétaire-provisoire.

Toronto, 25 novembre 1872.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT.
Ottawa, 22 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre la copie ci-incluse d'un arrêté en conseil au sujet de la correspondance échangé entre le gouvernement du Canada et le comité exécutif des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique projeté, concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. PARENT,
Sous-Secrétaire.

HON. D. L. MACPHERSON,
Président de la compagnie du chemin de fer Interocéanique,
Toronto, Ontario.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
TORONTO, 25 octobre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de copie d'un arrêté du Conseil au sujet de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le Comité Exécutif de cette compagnie, relativement au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je profiterai de la plus prochaine occasion pour la soumettre aux directeurs de cette compagnie.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. L. MACPHERSON,
Président provisoire de la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

A l'hon. Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
TORONTO, 25 octobre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une copie d'un "mémoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada" sur l'exposé de faits soumis par la compagnie au gouvernement.

Je le soumettrai aux directeurs de cette compagnie aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. L. MACPHERSON.
Président provisoire de la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

A l'honorable J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
TORONTO, 26 novembre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'inclure un "mémoire du Comité Exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada," concernant le mémoire soumis au gouvernement par le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, en date du 12 octobre 1872.

Je regrette le retard survenu dans la transmission au gouvernement de la réponse de cette compagnie au mémoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada; il est dû à l'absence de Toronto de membres du comité exécutif de cette compagnie, dont l'un est encore en Angleterre.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. L. MACPHERSON
Président provisoire de la compagnie de chemin de fer Interocéanique du Canada.

A l'honorable Secrétaire d'Etat, etc., etc., etc.
Ottawa.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA
TORONTO, 28 novembre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente un mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, relativement à un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 16 octobre dernier, dont vous m'avez transmis copie pour l'information de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.

Je regrette le retard survenu dans la transmission du mémoire ci-joint au gouvernement, il est dû à l'absence de Toronto de membres du comité exécutif de cette compagnie, dont l'un est encore en Angleterre.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
D. L. MACPHERSON.
Président provisoire de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.

A l'honorable Secrétaire d'Etat, etc., etc., etc.
Ottawa.

MÉMOIRE.

Les soussignés, membres du Comité Exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, ont l'honneur d'exposer qu'ils ont pris en considération le rapport du comité de l'honorable Conseil Privé au sujet de la fusion des compagnies de l'Interocéanique et du Pacifique du Canada, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 16 octobre dernier, et transmis au Président provisoire de cette compagnie. En réponse, les soussignés exposent respectueusement, pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général, que les communications adressées au gouvernement par cette compagnie, le 30 septembre dernier et le 25 novembre courant développent pleinement les raisons qui ont induit cette compagnie à refuser de se fusioner avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada. Les soussignés croient inutile de signaler de nouveau ces raisons: ils ajouteront seulement que les promoteurs de l'organisation de la compagnie Interocéanique sont convaincus que la fusion de cette compagnie avec celle du Pacifique du Canada ne répondrait pas à l'attente du gouvernement, parce que, de leur avis, elle ne pourrait commander la confiance de la population du Canada envers la compagnie ainsi fusionnée, et conséquemment, cette fusion, dans de telles circonstances ne pourrait certainement pas réussir, lorsqu'il s'agirait d'organiser la compagnie sur la base de la propriété canadienne.

Les principales questions traitées dans le rapport du comité de l'honorable Conseil Privé ayant été déjà longuement discutées dans les deux lettres dont il est parlé plus haut, les soussignés croient seulement nécessaire de ne se prononcer que sur un autre point signalé pour la première fois à l'attention de la compagnie Interocéanique.

Les soussignés exposent respectueusement qu'ils croient, par le rapport de l'honorable Conseil Privé, que le gouvernement les accuse implicitement de négligence pour ne s'être pas adressés au gouvernement durant l'été de 1871, et n'avoir pas fait de propositions pour la construction et l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les soussignés exposent qu'ils ne voient pas comment ils auraient pu le faire avant que le gouvernement eût annoncé qu'il était prêt à recevoir des propositions.

Le comité de l'honorable Conseil Privé donne, de l'avis des soussignés, une réponse à cette accusation, car il appert par le rapport que lorsque M. Waddington et ses associés adressèrent une soumission au gouvernement pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, ils furent informés que le gouvernement n'était pas en mesure d'entrer en négociations.

Si le refus de la compagnie Interocéanique de se fusionner avait pour résultat de la rendre complètement étrangère au chemin de fer canadien du Pacifique, les soussignés et leurs associés auront néanmoins la satisfaction de savoir que, si cette grande entreprise nationale reste entre les mains des Canadiens et des Anglais, cela sera dû en grande mesure à leurs efforts, et que si malheureusement elle tombait entre des mains étrangères et rivales, ce ne sera pas de leur faute, mais en dépit de leurs plus énergiques efforts pour éviter un si grand malheur.

Le tout respectueusement soumis.

D. L. MACPHENSON,
C. H. FAIRWEATHER,
W. SHANLY,
W. H. HOWLAND.

Bureau de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.
Toronto, 28 nov. 1872.

Je certifie que le mémoire ci-dessus est un extrait fidèle du registre des procès-verbaux de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.

JOHN HAGUE,
Secrétaire Provisoire.

Toronto, 28 nov. 1872.

BUREAU DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 2 décembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier, dans laquelle se trouvait un mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, relatif à un rapport du comité de l'honorable Conseil Privé, en date du 16 octobre dernier.

Votre, etc.,

E. PARENT.

L'honorable D. L. MACPHERSON,
Sénateur, Toronto.

